17e Année. — N° 801

Le numéro : 50 centimes
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

24 Janvier 1914. — Tous les Samedis

VIE AU GRAND AIR

LES

6 JOURS

LES VAINQUEURS DES SIX JOURS DE PARIS

Les premiers Français qui remportèrent une épreuve de Six jours, Hourlier (à gauche) et Comès (à droite), photographiés après leur victoire. 4.228 kilomètres 950, furent couverts pendant les 144 heures.
(Bicyclettes Peugeot, pneus Hutchinson)

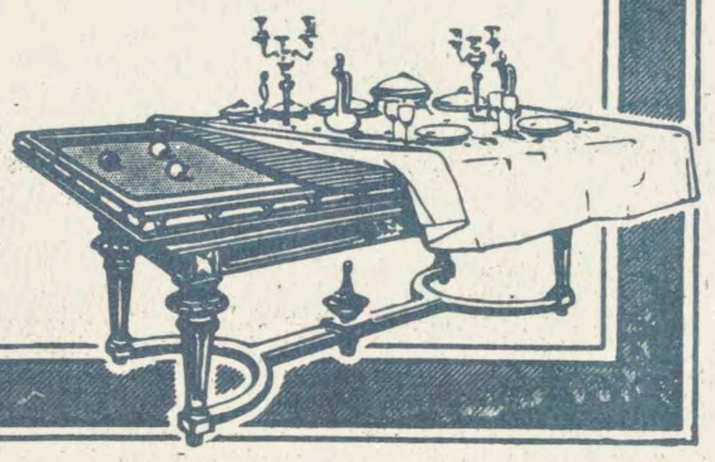
Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Aucun Appartement de Paris
n'est trop petit pour contenir une

TABLE-BILLARD BRUNSWICK

permettant de transformer en cinq minutes n'importe quelle

SALLE à MANGER
en **SALLE de BILLARD**



Compagnie
Brunswick Française
2, rue des Italiens
(Grands Boulevards)
PARIS

A LIQUIDER — OCCASION

VINS AUTHENTIQUES

3.800	bouteilles	Mercurey 1908.	1.75
1.200	—	Aloxe Corton 1908 (Hospices de Beaune)	3. »
600	—	Corton (Clos du Roi) 1908.	4. »
222	—	Musigny 1906 (Cachet de M. le comte de Vogüé)	6.50
75	—	Chambertin 1898.	9. »
750	—	Meursault blanc 1908 (Hospices de Beaune)	4. »
150	—	Liebfraumilch 1906 (Vin du Rhin).	4. »
9	bonbonnes	Vieux Marc de Bourgogne (7 litres), *droits en plus*.	16. »

S'adresser à ***M. CHAÏE, régisseur à PREMEAUX, par NUITS,*** *qui enverra des colis de quatre bouteilles, à titre d'échantillon, contre mandat de leur valeur,* augmentée de 1 fr. 50 pour expédition franco.

AUTOMOBILINE

LA PLUS HOMOGÈNE DES ESSENCES

HUILE AVION D.F.

LA MEILLEURE HUILE DE GRAISSAGE

CHAMPAGNE
GALIS-LOSSEAU
REIMS

FAUTEUILS ARTICULÉS
pour malades et blessés
DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VI°)
TÉLÉPHONE : 818-67
Catalogue franco

A.G. Spalding & Bros.

SPORTS ATHLÉTIQUES ET ACCESSOIRES

Société Anonyme Française des Établissements Spalding

SIÈGE SOCIAL

27, Rue Tronchet, PARIS

Téléphone : Louvre 31-21

MAISON DE VENTE PRINCIPALE

35, Boulevard des Capucines (au cœur de PARIS)

Téléphone : Central 69-83

Adresse télégraphique : SPALGOLF-PARIS

TOUS LES

Articles de Sport

Les Meilleurs au Monde

POUR

Le Golf, le Tennis, la Boxe,
le Football, le Hockey,
le Cricket, le Croquet,
le Bowling, le Patinage,
la Crosse, la Natation,
les Sports d'Hiver.

Vêtements de Sport
Chaussures de Sport
Tous Accessoires de Sport

QUALITÉ INCONTESTABLEMENT LA PREMIÈRE
GRAND PRIX :: MÉDAILLE D'OR EXPOSITION 1900

Demandez à vos fournisseurs **La Marque SPALDING** Sans Rivale sur le Marché

17e Année. — N° 801. Le Numéro : 50 Centimes. 24 Janvier 1914. — Tous les Samedis.
EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

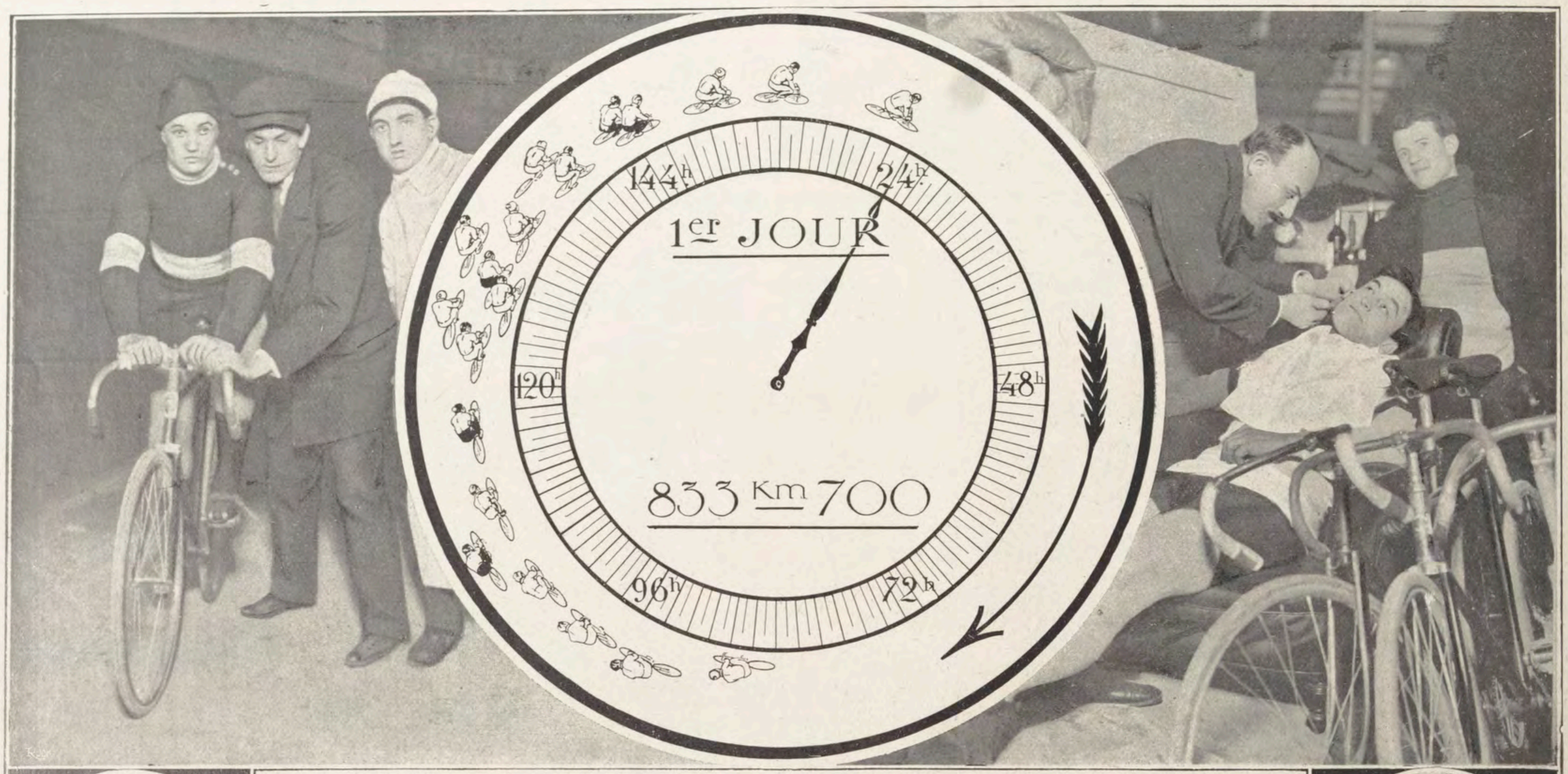
PIERRE LAFITTE & Cie, EDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

LA PREMIÈRE ESCALE DU RAID LE CAIRE - KHARTOUM DE MARC POURPE (1)

Le courageux et remarquable pilote Marc Pourpe qui, une fois de plus, vient de se signaler à l'attention de la foule par son prodigieux raid de 2.300 kilomètres du Caire à Khartoum, au-dessus du Nil, des montagnes et du désert, nous a envoyé de Wadi-Halfa une série de clichés. On sait que la Vie au Grand Air *et* Excelsior *se sont assuré l'exclusivité du récit et des photographies de ce voyage, le premier accompli dans des conditions aussi dures et aussi brillantes. Il constitue le record de vitesse du voyage en ligne droite.* (Monoplan Morane-Saulnier, hélice Chauvière.)

(1) Voir pages 70 à 72.



LE PREMIER JOUR

Nous donnons un graphique quotidien des Six Jours, montrant la position des équipes, à la fin de chaque tour de cadran. Après 24 heures, 833 kilomètres 700 avaient été couverts. Toutes les équipes étaient ensemble, Beyl-Jacquelin, au commandement. A gauche, Dupré va relayer Brocco (pneus Hutchinson). *A droite, Jacquelin se fait raser.*

BEYL

Beyl, premier du peloton, à la fin du 1er jour, abandonna le 6e jour.

APRÈS LES SIX JOURS

PAR JACQUES MORTANE

JACQUELIN

Equipier de Beyl, abandonna, blessé à la cheville le troisième jour.

Eh bien, non ! Plus je vais, moins j'admets le règlement de la course des Six Jours d'après lequel, à la 144e heure, c'est-à-dire après six fois 24 heures, les coureurs descendent de machine pour procéder ensuite à un sprint de 2.500 mètres qui décidera du classement des équipes non doublées. Non, cent fois non, les vrais sportsmen ne peuvent admettre cette plaisanterie ! Lorsque dans une course hippique deux chevaux font dead-heat, on leur fait recommencer l'épreuve. Il serait sans nul doute exagéré d'obliger les Six Jours qui restent ensemble, à recommencer à tourner pendant 144 heures (quoique, avec ce système, je gage que les vainqueurs réussiraient à s'assurer un tour d'avance pour éviter ce supplice et le résultat ne serait donc pas si mauvais), mais ce serait à tout prendre plus logique, plus juste et plus sportif que de leur dire :

— Mes amis, vous avez été engagés pour une course de grand fond. Vous n'avez pas pu vous séparer les uns des autres durant 144 heures. Eh bien ! maintenant, nous allons passer à un nouveau genre de distraction : vous allez courir sur 2.500 mètres !

C'est charmant et combien original ! Et dans ce sprint un seul homme de l'équipe figure, ce qui est profondément injuste : 1° en cas de victoire, un seul est à l'honneur, alors que l'autre y a souvent plus de droits ; 2° en cas de défaite, celui qui a assumé le poids terrible du sprint est responsable vis-à-vis de son coéquipier qui peut très bien lui reprocher de n'avoir pas défendu ses couleurs avec qualité. Enfin, la moindre erreur de tactique d'une seconde suffit à vous faire perdre le fruit d'efforts considérables fournis pendant 144 heures. L'alliance d'un coureur de vitesse avec un coureur de fond, annihile complètement les chances de deux stayers et pourtant ce sont généralement ceux-ci qui ont le plus de mérite : ce sont leurs démarrages, leur train soutenu qui font l'attrait de la course, ce sont eux qui font le travail et ce sont les hommes de vitesse pure qui glanent les lauriers. L'année dernière c'étaient Petit-Breton-Léon Georget et Brocco-Berthet qui contribuaient au succès de l'épreuve par leurs enlevages continuels. Cette année c'étaient Engel-

LA GOURMANDISE DE RUTT

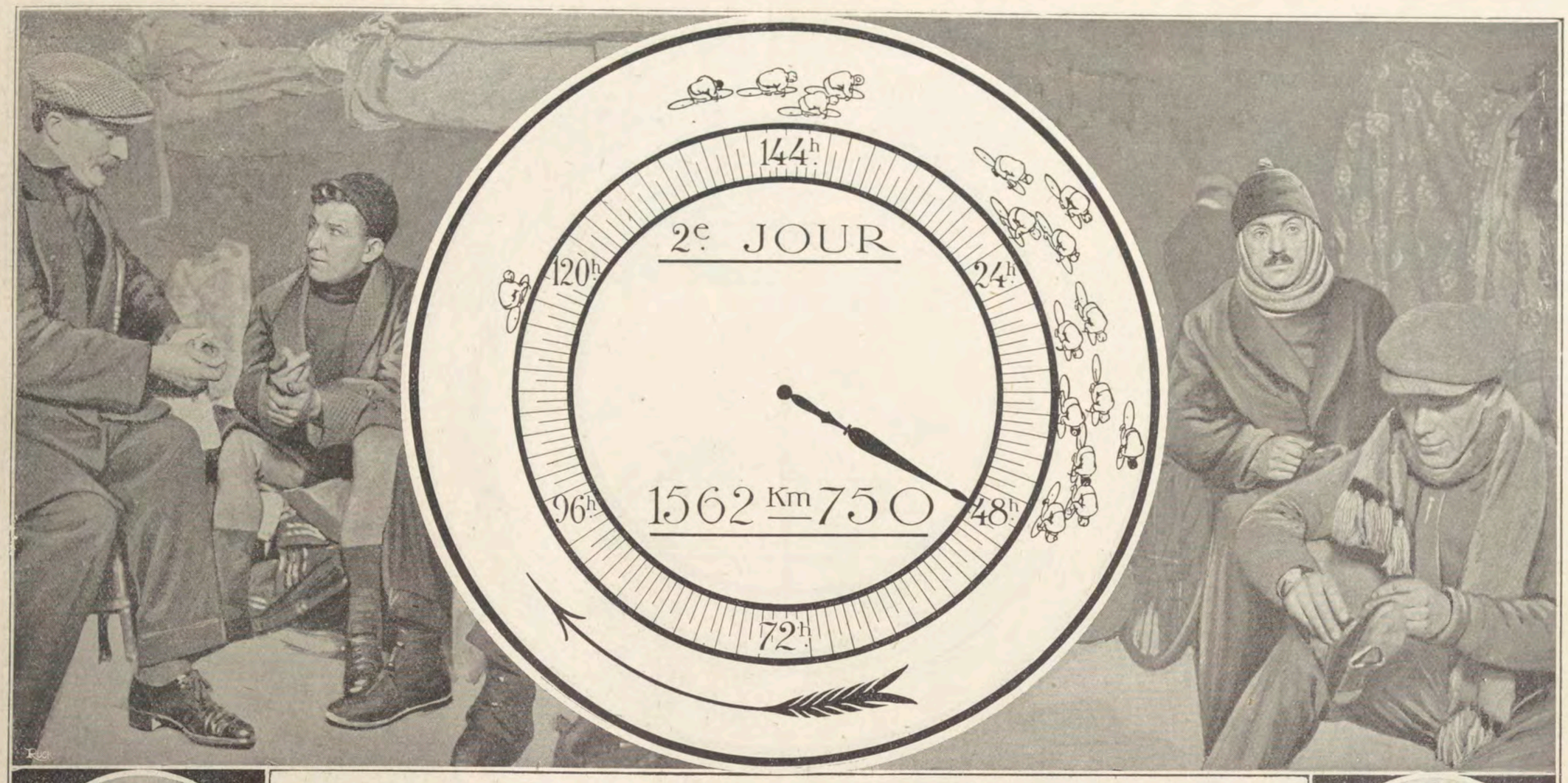
Rutt, qui ne se ressentait nullement de sa terrible chute, profitait de son repos pour manger des sucreries.

CRUPELANDT SE RÉCONFORTE

Crupelandt, dont l'énergie avait été déjà très admirée pendant les Six Jours de 1913, fit encore merveille cette année, ainsi que son coéquipier Verri qui secondait Brocco dans les Six Jours de New-York. (Pneus Hutchinson.)

COMÈS SE SOIGNE

Le froid provoqua de nombreux rhumes, et à chaque repos les coureurs se faisaient des inhalations de menthol.



LORENZ

L'Allemand Lorenz dont les démarrages furent très remarqués.

LE SECOND JOUR

A la fin du second jour, après les 48 premières heures, 1.562 kilom. 750 avaient été couverts par le peloton de tête, Lorenz-Rutt au commandement. 12 équipes formaient le premier peloton, 4 étaient à un tour, 1 à 2 tours. Dupré, Brocco, Léonard, Clarke, Root, Thys avaient abandonné. A gauche, Clarke et son soigneur Simar. A droite, Poulain change de souliers.

RUTT

Le champion du monde de vitesse, spécialiste des Six Jours.

Berthet. Or, quels espoirs peuvent avoir, malgré toute leur valeur, Petit-Breton, Brocco, Engel, dans les 2.500 mètres de la fin, contre des champions de vitesse comme Hourlier, Rutt, Goullet, Poulain, Verri et consorts ? Aucun ! Ils sont battus d'avance. Outre que cette injustice flagrante nuit à la régularité de la course, en ce sens que devant le sport tous doivent être égaux avec un bagage de chances sensiblement semblable, elle peut provoquer des ententes fâcheuses. Nous en avons eu des preuves cette année et le cyclisme n'est pas la lutte, ne l'oublions pas.

L'INJUSTICE DE L'ÉPREUVE

Tel coureur de fond sentant qu'il n'a aucun moyen de figurer au sprint s'empresse d'aller proposer ses services à l'un des favoris pour l'emmener et lui permettre de gagner sans effort. Le résultat est donc faussé. D'ailleurs, les combinaisons sont toujours à craindre dans des épreuves de cette longueur : ce sont des hommes d'une même écurie qui se feront le jeu, ce sont des coureurs d'une même nationalité qui essaieront de se rendre la tâche plus facile, ce sont des primes merveilleuses

GOULLET SE FAIT MASSER

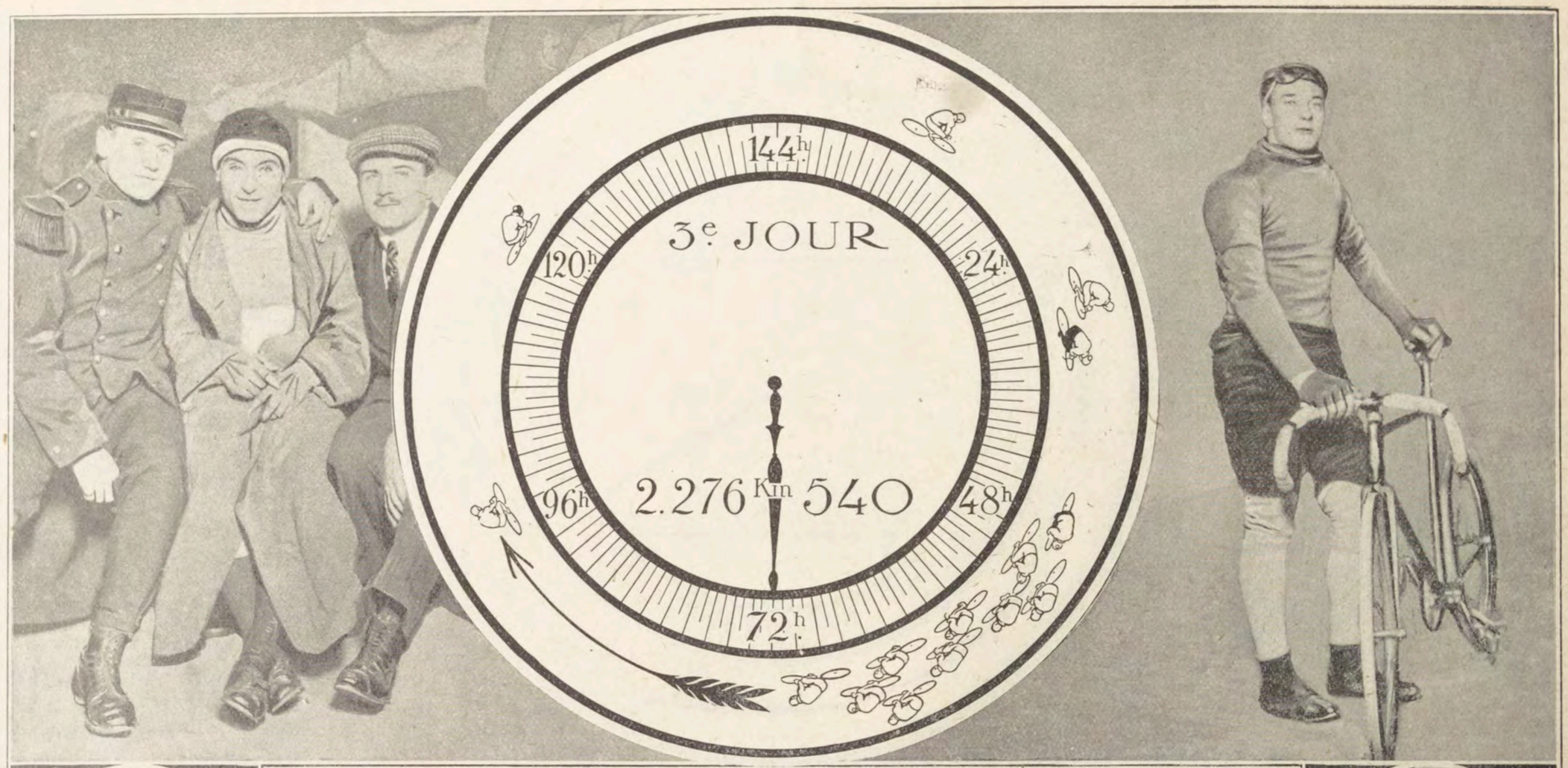
L'Australien Goullet, vainqueur à Paris et à New-York en 1913, fit merveille avec Grenda, quoique se faisant remarquer par son horreur de mener le train.

EGG RELAIE PERCHICOT

Egg, pour qui l'on craignait la longueur de l'épreuve, fut au-dessus de tout éloge par son courage et son endurance.

WALTHOUR SE CHAUFFE

Le froid incommoda particulièrement les coureurs et plusieurs abandons furent provoqués par la température inclémente.



CHARRON

Charron resta dans le peloton de tête jusqu'au 5e jour.

LE TROISIÈME JOUR

Après 72 heures, 2,276 kil. 540 avaient été parcourus, Charron-Rousseau au commandement. Il y avait 10 équipes en tête, 2 à un tour, (Engel-Berthet) et (Vanlevelde-Depaw), 1 à 2 tours (Wirth-Cottrel), 1 à 4 tours (Vanhouwaert-Trousselier), 1 à 6 tours (Germain-Beyl). Meurger, Bader, Jacquelin, Van Bever abandonnaient. A gauche, Lapize et Pouchois. A droite, Lorenz.

ROUSSEAU

Rousseau, par son abandon, fit perdre un tour à Charron.

promises par des maisons, qui engageront ceux qui peuvent les toucher à les partager avec ceux à qui ils demandent de les aider, ce sont des équipes doublées qui pourraient être utiles au sprint qu'on laisse bénévolement revenir dans le peloton de tête en mettant un frein habile, et tant d'autres procédés dont le public finira par s'apercevoir. Je parle du public des populaires à qui rien n'échappe, qui comprend parfaitement le sport, et non de celui de la pelouse qui vient pour ne pas voir, ce dont il se soucie peu, car il connaît à peine la façon dont se dispute l'épreuve. Ah ! les réflexions entendues, les gens qui s'imaginent que c'est toujours le même homme qui tourne pendant 144 heures, ceux qui au moment où un coureur vient faire un relais et le voient à 100 ou 150 mètres du peloton qu'il attend, sont convaincus qu'il s'est échappé et qu'il prend un tour !

Mais, comme on pourrait arriver à instruire tous ces profanes et à les passionner à la course, si on rendait la lutte plus âpre, plus ardente et si on la faisait durer pendant les six jours entiers. Cette année, la foule fut immense, ce fut un succès, parce qu'il était de bon ton d'aller au Palais des Sports. Il faut avouer cependant que l'épreuve fut le plus souvent vraiment monotone et ennuyeuse. On restait, c'est certain, mais simplement parce qu'on espé-

DERUYTER

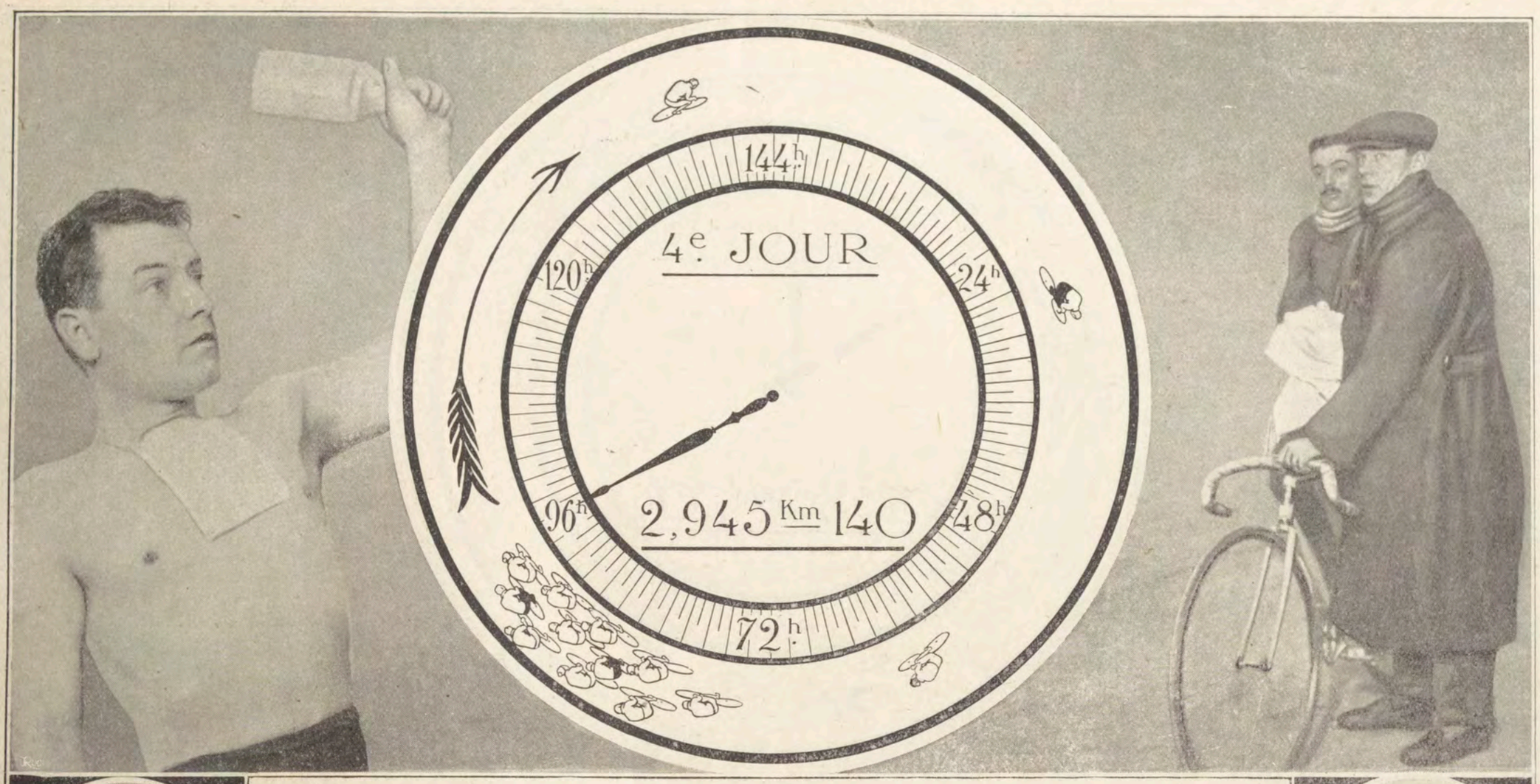
L'excellent routier Deruyter fut extraordinaire de brio pendant les six jours, démarrant sans cesse et aidant à ramener le peloton dans les chasses.

VAN BEVER

Van Bever, vainqueur de tous nos champions, dut disparaître de la lutte le troisième jour.

VANHOUWAERT SE RAFRAICHIT

Lorsque Van Bever se fut retiré de la course, son équipier Vanhouwaert forma aussitôt association avec Trousselier que Bader avait abandonné.



ENGEL

Engel était en tête du peloton, à la fin du quatrième jour.

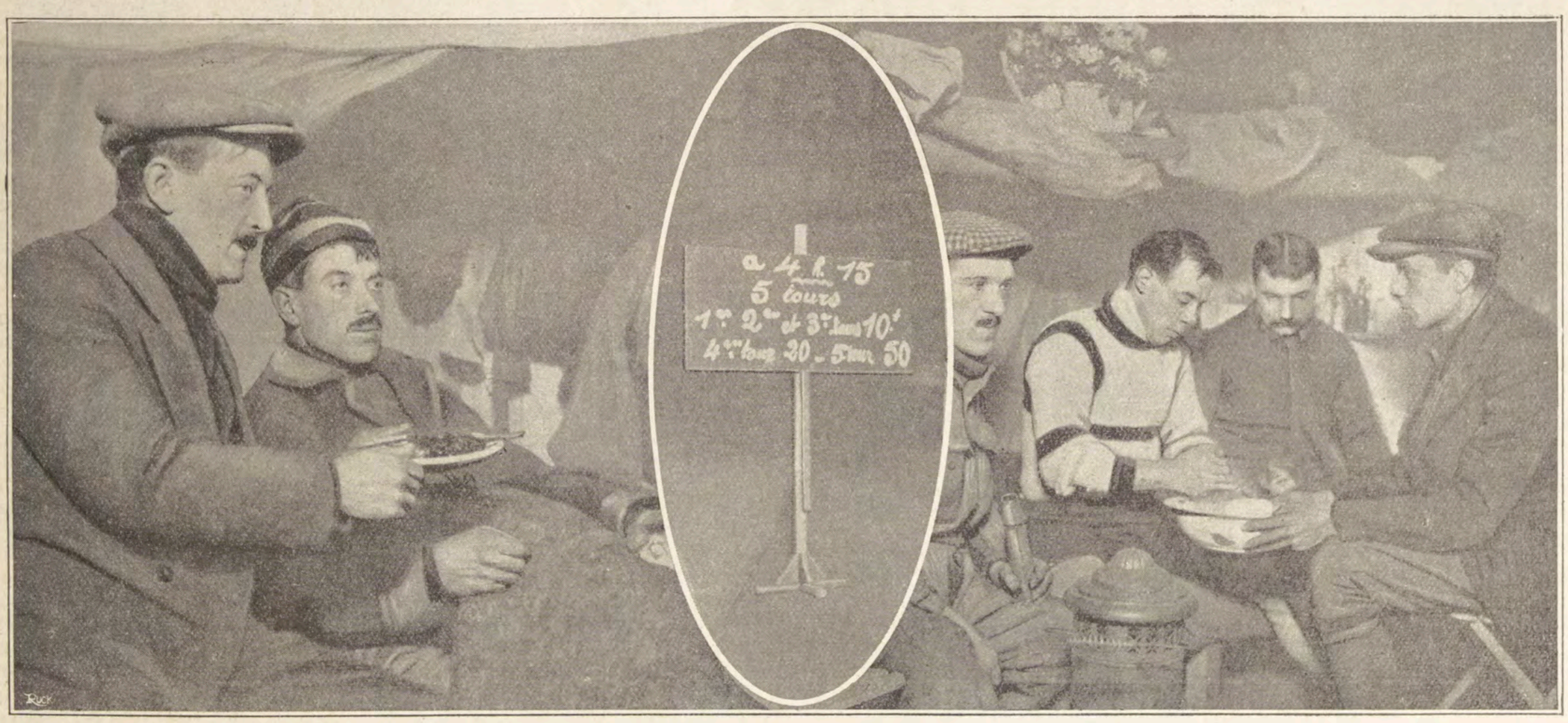
LE QUATRIÈME JOUR

Après 96 heures, 2.945 kilom. 140 avaient été couverts. Engel-Berthet étaient en tête. 11 équipes formaient le premier peloton, 1 était à 2 tours (Wirth-Cottrel), 1 à 9 tours (Trousselier-Vanhouwaert), 1 à 23 tours (Germain Beyl). Vandevelde et Depauw abandonnaient. A gauche, Comès se délasse. A droite, Foulain va relayer Petit-Breton.

BERTHET

Berthet, équipier d'Engel, avec qui il reprit un tour de retard.

rait toujours qu'il allait se passer quelque chose. Et ce quelque chose, quand il se produisait durait... ce que durent les roses et même moins ! Or, pour obliger cette clientèle élégante et mondaine, qui envahissait le Vélodrome d'Hiver cette année, à revenir l'an prochain, il est indispensable de trouver un procédé d'après lequel la course sera passionnante tant qu'elle durera. D'abord, au lieu d'accepter des primes — et de les laisser demander aux spectateurs, ce qui manque de dignité autant pour celui qui les mendie que pour les coureurs qui les disputent, mais ne les réclament point, — pour les faire courir individuellement à toute heure du jour, il serait intéressant de les accumuler et de les faire courir pendant une heure à raison de 50 francs par tour. C'est là que des lâchages se produiraient, car il faudrait exiger sous peine de disqualification qu'elles fussent courues au sprint. Un sprint d'une heure intervertirait vite l'ordre des équipes ! Lorsque mille francs à raison de 100 francs par tour furent offerts, le public assista à de bien belles luttes, ce qui prouve qu'on pourrait obtenir le maximum de rendement par le moyen que j'indique.

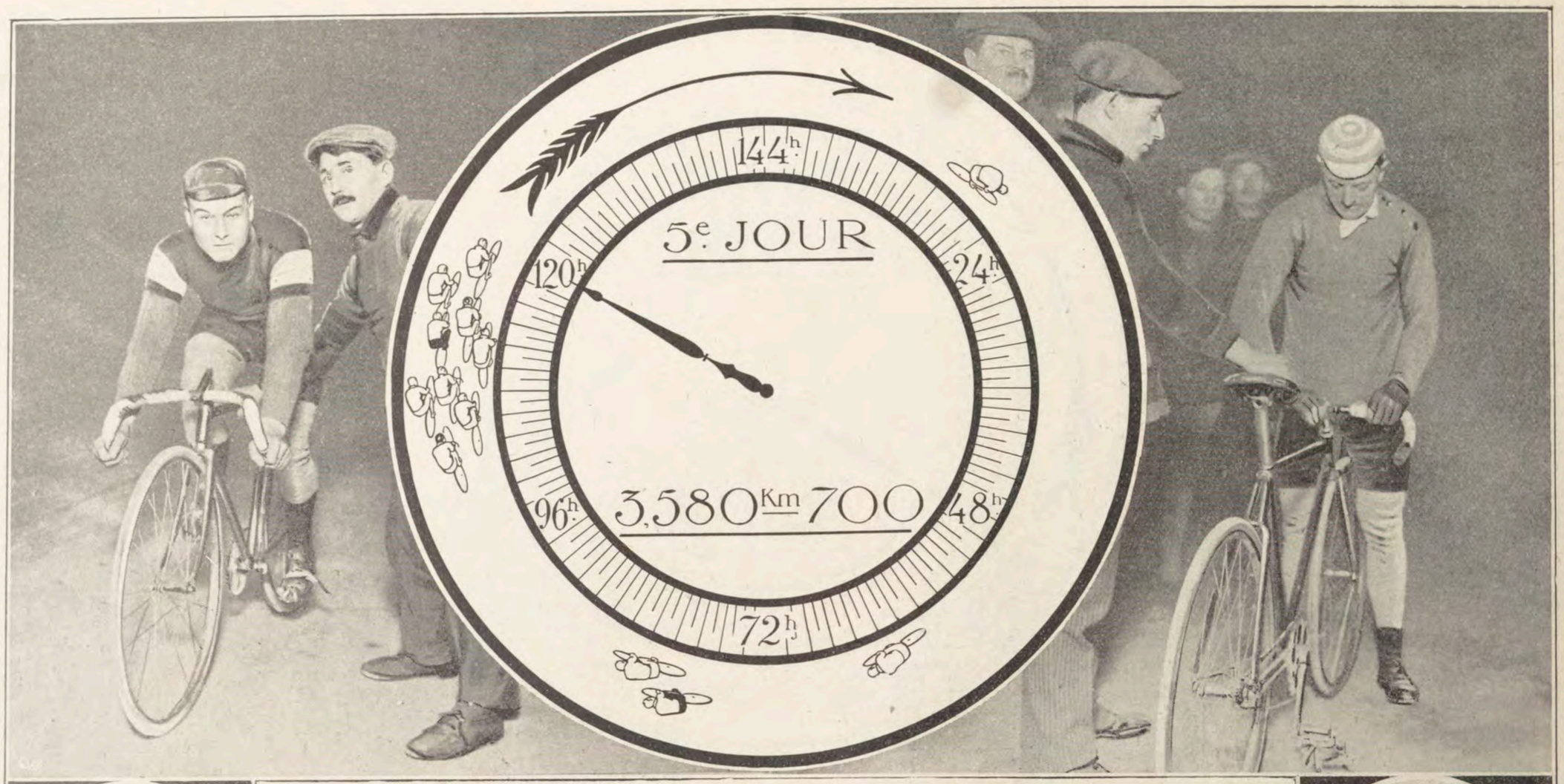


CHARRON SE RESTAURE

Charron dont la course fut magnifique, se tenant dans le peloton de tête jusqu'à la 98e heure, fut abandonné par Rousseau. Malheureusement, il se cassa la clavicule la dernière nuit et dut se retirer.

VERRI FAIT SA TOILETTE

Presque chaque fois qu'ils relayaient leurs équipiers, les concurrents des Six Jours, faisaient une toilette rapide. Au milieu : le tableau d'affichage des primes.



GOULLET
Le vainqueur de l'an dernier prit la seconde place derrière Hourlier.

LE CINQUIÈME JOUR

Le cinquième jour, 3.580 kil.700 étaient couverts 9 équipes étaient ensemble : Walthour-Druyter et Wirth-Cottrel se trouvaient à 1 tour, Charron-Beyl à 2 tours et Vanhouwaert-Trousselier à 10 tours. A gauche, Comès se met en piste (bicyclette Peugeot, pneus Hutchinson), *à droite Rutt serre son guidon. Goullet-Grenda étaient au commandement le 5e jour.*

GRENDA
L'équipier de Goullet fut victime de plusieurs chutes heureusement bénignes.

UNE VÉRITABLE COURSE DE SIX JOURS

Enfin pour le classement, voici ce que je proposais lundi dernier dans *Excelsior* : à la fin de chaque heure, un coup de pistolet indiquant l'heure donnerait lieu à un emballage de trois tours. A la fin du troisième tour, celui qui serait premier compterait un point, le second deux points et ainsi de suite. Serait gagnante l'équipe qui à la 144e heure aurait le total le moins élevé. De cette façon, les Six Jours comporteraient en somme 144 courses différentes qui obligeraient les équipes à un travail continuel et les engageraient à se prendre des tours pour avoir à fournir moins d'efforts. Les vainqueurs pourraient alors déclarer hautement qu'ils sont bien les meilleurs du lot et qu'ils sont les véritables champions.

Pourquoi ne pas essayer ce procédé ? Je suis certain que les organisateurs n'auraient pas à le regretter, ils seraient sûrs d'avoir ainsi du monde tout le temps, au lieu que, s'ils continuent selon les errements de cette année, ils risqueront de n'attirer la foule que pour ce sprint final qui fausse la course.

De plus, il devrait être interdit d'engager deux hommes de la même maison de cycles dans une équipe. Celle-ci devrait être panachée. Je n'insisterai pas sur ce point capital, mais je sais ce que je dis. Les managers devraient être exclus : il conviendrait de renvoyer certain à son ancien métier d'infirmier, moins malsain pour le sport. De cette façon, nous n'aurions plus à redouter les inventions de cette éminence grise dont il nous faudra sans doute parler plus longuement un jour.

Il y a beaucoup à faire pour rendre sportive une course de six jours. Il y a tout à faire même et il est regrettable qu'une épreuve qui pourrait être si belle, si passionnante, se trouve anéantie dans ce qu'elle a de plus intéressant : le résultat.

CE QUE FUT LA COURSE DE 1914

La course de 1914 eut la malchance de tomber au moment où le froid sévissait avec une rigueur que nous avions oubliée depuis des années. Ce fut fâcheux, car les coureurs furent tous plus ou moins grippés et l'un d'eux même, Poulain, était complètement aphone à la fin de l'épreuve. La température sibérienne enleva beaucoup d'entrain. Les concurrents souffraient et ne pouvaient donner toute leur vitesse. Le matin, ils avaient les jambes absolument gelées. De plus, l'eau tombait du plafond et venait mouiller la piste ce qui occasionna de nombreuses neutralisations. Or, la neutralisation est l'invention la plus antisportive des temps modernes. Tout le temps qu'elle dure, les coureurs n'ont pas le droit de démarrer ni d'aller vite. Ils se reposent donc et ceux qui auraient peut-être eu une défaillance avaient ainsi tout loisir pour reprendre des forces. Je sais qu'il serait cruel d'exiger que l'épreuve continuât sur piste mouillée, mais il y aurait un moyen de l'éviter : empêcher l'eau de couler ce qui, je crois, ne peut être comparé aux travaux d'Hercule, comme difficulté. Un double verre y suffirait !

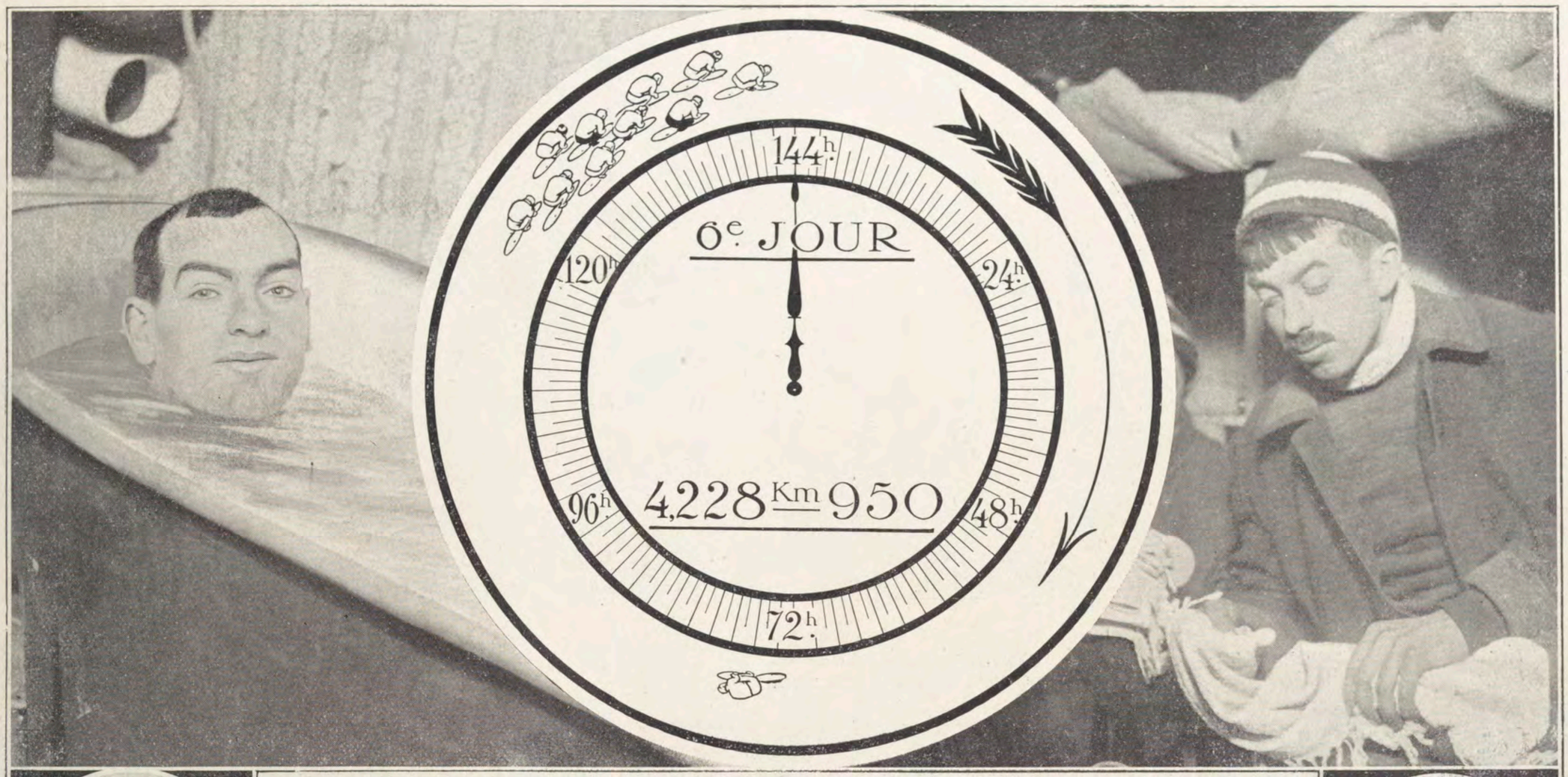
D'autre part, il est regrettable que les cabines soient cachées au public de la pelouse. Rien ne l'intéresserait plus que de voir de près les pauvres « Six Daymen » et de se rendre compte de leur état. Ce spectacle qui, je le sais bien, rappellerait un tantinet celui de Barnum, attirerait certainement une foule nouvelle. Elle viendrait d'ailleurs poussée par un désir malsain, dans l'espoir d'admirer des loques humaines. Et au contraire, il serait bon de lui montrer que ces héros qui tournent sans relâche semblent bien moins fatigués et ont l'esprit beaucoup plus lucide qu'un danseur après une nuit de tango.

Cela dit, remarquons que la victoire a récompensé une équipe qui, par sa course, méritait vraiment le succès. Hourlier et Comès, les deux beaux-frères, ont été merveilleux de brio. Comès fut de toutes les chasses, démarrant sans cesse, gagnant de nombreuses primes, et, avec cela, faisant la joie du public et de ses camarades par son entrain et sa fantaisie dans les heures de neutralisation. Il termina dans un état de fraîcheur extraordinaire. Quant à Hourlier, dont c'étaient les débuts dans une course de Six Jours, il prouva que, lorsqu'on a de la valeur, on peut essayer tous les genres d'épreuves. Dans les 2.500 mètres, il se retrouva le fin sprinter qu'il est, en se contentant de se laisser emmener par cette locomotive qu'est Engel, pour passer sans douleur quand le temps fut venu.

Des autres, que dirai-je ? Ils ont tous droit à des éloges : Goullet eut la malchance d'être envoyé à l'extérieur près des balustrades, ce qui ne l'empêcha point de finir second en revenant très fort et livré à ses propres moyens. Rutt et Poulain, qui était malade, ne sont pas à leur place. Ils méritaient mieux, mais ne purent passer et finirent relevés. Quant à Perchicot et Verri, ils se contentèrent de suivre la roue d'Hourlier. Wirth profita de ce que les suivants ne luttaient plus pour passer. Fogler qu'Engel repoussa du bras quand il tentait de prendre la tête ne fut plus dans la course trois tours avant la fin. Oliveri et Engel qui précédaient Hourlier se dégagèrent de la corde et ne poussèrent plus après son passage.

En ce qui concerne ceux qui ne firent pas le sprint, il convient de rendre hommage d'abord à Petit-Breton qui, à son habitude, fut merveilleux de courage et d'énergie, montrant une fois de plus que l'homme de valeur partout où il se trouve, force l'enthousiasme du public connaisseur. Egg et Berthet, les deux rivaux furent jusqu'au bout menaçants par leur train soutenu. Lorenz fit une course très brillante : c'est un champion. Crupelandt et son éternelle cigarette, Lapize, Grenda, Moran, furent également dignes de tous les éloges. Mais ils sont trop, on ne peut les féliciter individuellement. Les meilleurs dans le sprint ont gagné, mais tous étaient de grands coureurs.

JACQUES MORTANE.



LE SIXIÈME JOUR

A la fin des 144 heures (4.228 kil. 950 par Rutt-Lorenz, en médaillon), 11 équipes dont 10 ensemble, étaient encore en course. Vanhouwaert-Trousselier se trouvaient à 7 tours. A gauche, Hourlier, le futur vainqueur prend un bain. A droite, Charron qui se cassa la clavicule le sixième jour.

COMÈS ET SA PETITE FILLE

Comès, le brillant équipier d'Hourlier, a été d'une fraîcheur étonnante durant la longue épreuve. Il lui revient une grande part du succès final.

LAPIZE SOIGNÉ PAR SON PERE

Lapize, bien secondé par l'Italien Oliveri, tenta plusieurs lâchages, qui cependant n'aboutirent pas. (Pneus Hutchinson.)

LE DÉPART DU SPRINT FINAL

Les dix coureurs qualifiés pour le sprint se rangeaient sous les ordres du starter. Hourlier (bicyclette Peugeot, pneus Hutchinson) *prenait la première place devant Goullet* (bicyclette Peugeot) *et Perchicot* (bicyclette Peugeot). *Verri se classait 4e. Les autres terminaient relevés.*

Hourlier se regarde dans une glace. Le champion de vitesse, qui semblait hésitant au début, se sentait de plus en plus confiant, à mesure que les heures passaient.

PHYSIONOMIE DE QUELQUES CONCURRENTS

Deruyter fit une course magnifique. Le jeune Belge fut obligé d'abandonner dans la nuit de samedi à dimanche, Walthour étant exténué.

EGG ET SES BOUILLOTTES

Oscar Egg, qui avait été victime il y a quelques semaines d'une chute violente, chute dans laquelle il se cassa la clavicule, fut un auxiliaire précieux pour Perchicot. Il s'adjugea 1.420 francs de primes, au cours de l'épreuve.

WIRTH EST JOYEUX

La dernière nuit, Wirth et Cottrel réussirent à regagner le tour qui les séparait du peloton de tête

BERTHET LIT LA « VIE AU GRAND AIR »

Marcel Berthet aime ses aises; confortablement calé sur son matelas, il lit la Vie au Grand Air, *cependant que son coéquipier Engel récolte des primes.*

OLIVERI REÇOIT DES FLEURS

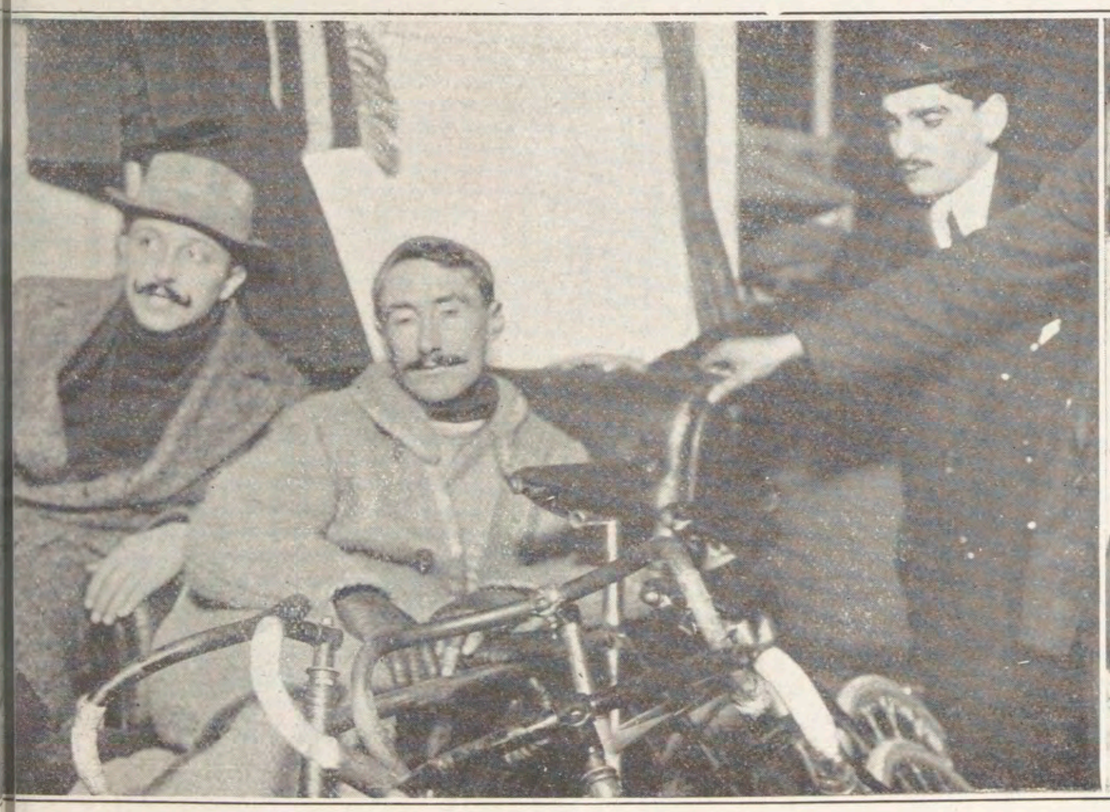
Oliveri tenta de s'échapper à diverses reprises, mais ses efforts, aussi bien que ce de Lapize, furent vains. L'équipe tricolore finit 7e.

SOIR DU CINQUIÈME JOUR
L'Américain Walthour, le coéquipier de Deruyter, fut victime de nombreuses chutes, qui le mirent en état d'infériorité. Il fut courageux comme toujours.

Petit-Breton remonte son réveil-matin. L'équipe Petit-Breton-Poulain fit merveille au cours des chasses qui se produisaient chaque soir.

PERCHICOT PLAISANTE
Perchicot, pour prouver son excellente humeur, tire la langue à notre photographe.

CRUPELANDT FUME
L'énergique coureur roubaisien ne pouvait pas se passer de fumer; dès qu'il descendait de machine, ou même en piste, pendant les neutralisations, il allumait force cigarettes.



BEYL DANS SON FAUTEUIL
Beyl, qui fit successivement équipe avec Jacquelin, avec Germain et avec Charron, dut abandonner quand son malheureux coéquipier se cassa la clavicule.

TROUSSELIER
Le populaire Trousselier, qui faisait équipe avec Vanhouwaert, finit remarquablement frais. Les deux routiers reprirent deux tours au cours de la dernière journée.

HOURLIER SE REPOSE...

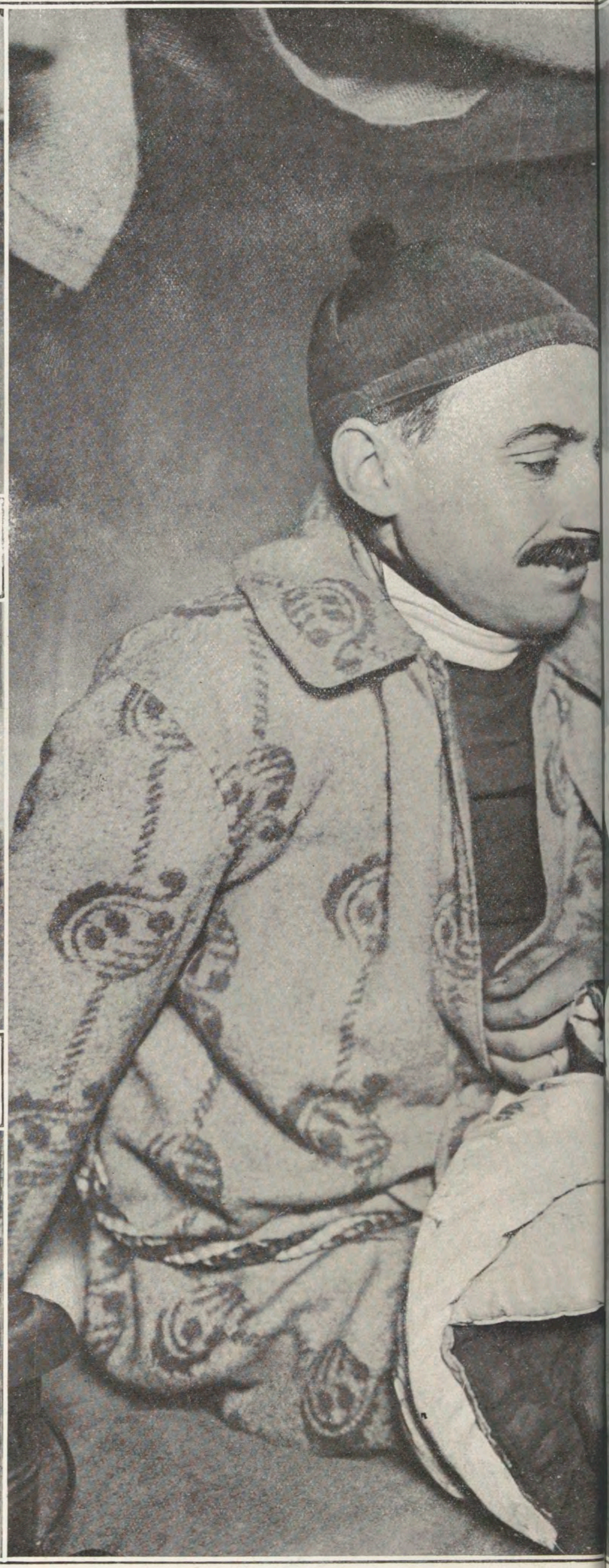
Hourlier faisait ses débuts dans une course de Six Jours. D'aucuns croyaient à son abandon, mais il tenait bon et s'attribuait la victoire, après un sprint impressionnant.
(Pneus Hutchinson.)

..... VERRI ÉGALEMENT

L'équipe Verri-Crupelandt fut l'une des plus remarquables. Plus les heures s'ajoutaient aux heures, plus ces deux coureurs semblaient frais et reposés.

LESNA MASSE COTTREL

L'ancienne gloire de la route, Lesna, devenu masseur, soignait avec dévouement l'équipe Wirth-Cottrel qui, après avoir perdu deux tours, parvint à en reprendre un le cinquième jour, et l'autre dans la dernière nuit.



LUCIEN PETIT-B

Chaque jour, la petite Mimi Petit-Breton venait voir son père et lui montrer d'une façon remarquable par cet autre champion qu'est Poulain, fit un Petit-Breton fut de toutes les chasses et se dévoua sans ces

N FAMILLE

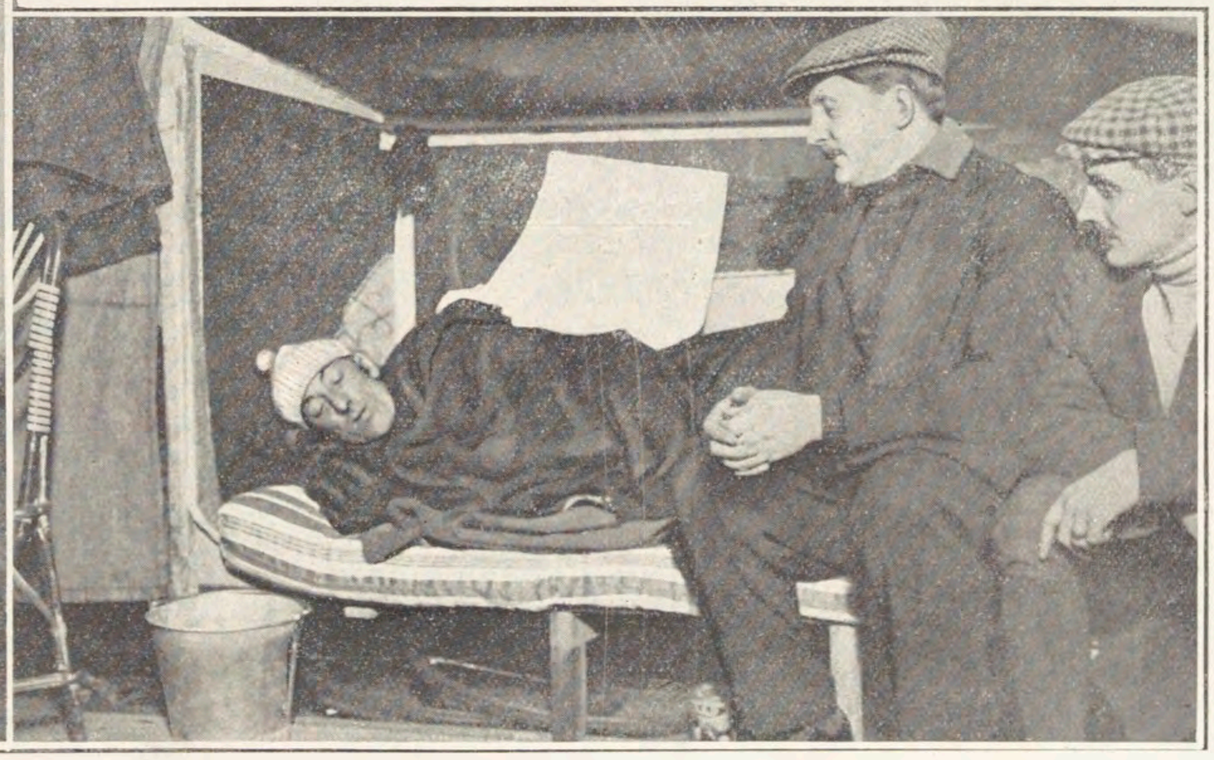
ets. C'étaient là de doux moments pour le grand coureur qui, aidé
mirable, malgré la grippe qui handicapait les deux camarades.
er le peloton, lorsqu'un concurrent s'échappait.

FOGLER S'AMUSE

Les Américains, merveilleusement soignés par Mac Farland, coururent avec une rare habileté, ne se dépensant jamais en efforts inutiles et se contentant d'empêcher les échappades des concurrents téméraires.

BERTHET CAUSE AVEC SÉRÈS

Berthet regrettait son vélo-torpille, mais il n'en eut pas besoin pour reprendre avec Engel le tour qu'ils avaient perdu le second jour.



GRENDA FAIT LA CONVERSATION

L'Australien Grenda, qui formait avec Goullet une merveilleuse équipe, cause avec Simar et Godivier. Grenda fut aussi brillant et loyal que son équipier, quoique d'une prudence pour mener, qui ne plut pas toujours au public.

L'ARRIVÉE DE LA "FELOUKA" APPORTANT LES RAVITAILLEMENTS

Au cours de la première étape, Marc Pourpe eut une légère panne qui l'obligea à atterrir après 450 kilomètres, dans une île de sable, à Menshah. Il dut faire venir des ravitaillements, qui arrivèrent par bateau ou « felouka ».

LE RAID DE MARC POURPE

Nos lecteurs savent que nous nous sommes assuré, avec *Excelsior*, l'exclusivité du récit et des clichés du raid prodigieux que Marc Pourpe vient de réussir du Caire à Khartoum. Nous en donnons aujourd'hui la première série. Les photographies se rapportent à l'étape Le Caire-Menshah, le texte aux trois premières étapes, Le Caire-Menshah, Menshah-Louqsor et Louqsor-Wadi Halfa.

Louqsor, 6 janvier.

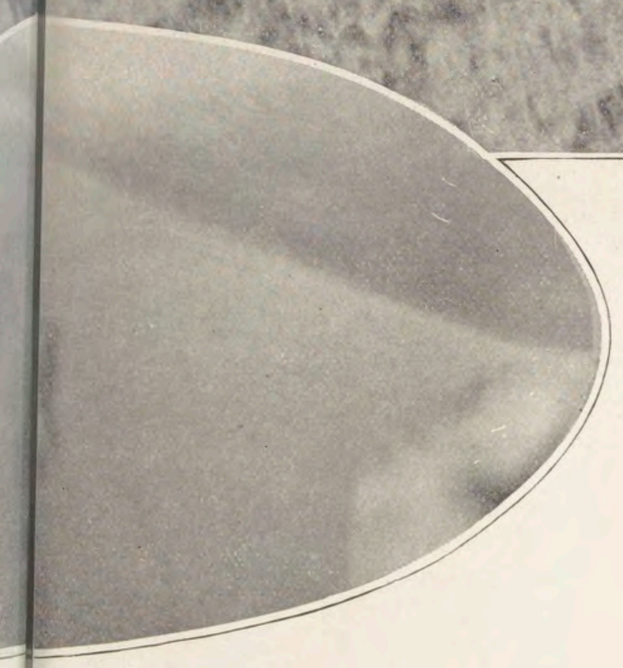
Je suis parti dimanche 4 janvier, à 9 heures, du terrain de polo d'Héliopolis. Malgré une brume très forte qui couvrait la vallée du Nil, j'ai suivi le fleuve jusqu'à Béni-Suef, où les nuages étaient très bas et descendaient à 350 mètres. Je résolus de passer au-dessus et de suivre, par en haut, ma route à la boussole.

Pendant 35 minutes, je volais ainsi, ne sachant pas très exactement où je me trouvais. Au bout de ce temps, je piquais une tête dans ces cumulus et, à ma grande surprise, je me trouvais en plein au-dessus des montagnes rocheuses qui bordent le Nil. Mais de ce dernier nulle trace ! Où avait-il bien pu passer ? J'étais, je l'avoue, sérieusement inquiet, mais après avoir un peu réfléchi, je pensais que j'avais dû pousser un peu trop à l'Est et je piquais droit à l'Ouest. J'avais raison, car 10 minutes plus tard, à mon grand soulagement, je retrouvais le Nil. C'était parfait, mais où étais-je ? Je l'ignorais totalement. Tous les crochets du fleuve se ressemblent et, jusqu'à midi moins le quart, je continuais dans l'espoir de trouver un point de repère qui me dirait où je me trou-

Le Nil dans sa partie cultivée. Au haut, le premier cachet de la poste

LES CHAMEAUX COLLABORATEURS DE L'AÉROPLANE

Du Nil, les caisses furent portées à dos de chameau jusqu'à l'endroit où avait atterri Marc Pourpe. La mise au point fut rapidement terminée. Le surlendemain, l'aviateur continuait sur Louqsor. (Monoplan Morane-Saulnier, hélice Chauvière.)



NIL

. Tout atterrissage est impossible. En aire à Karthoum, par Marc Pourpe.

LES PREMIÈRES ÉTAPES

vais. A ce moment, je reconnaissais le barrage d'Assouan. J'étais à 225 kilomètres de Louqsor. Je continuais donc, plein d'espoir, mais 30 minutes plus tard il me fallait atterrir par suite d'une petite panne. Je me posais doucement sur une île, dans le Nil, en face de Menshah. Quoique le sol fut extrêmement mauvais, je n'avais pas trop à souffrir.

Mon mécanicien, mandé en hâte, arrivait de Louqsor dans la nuit et le lendemain il lui fallait démonter tout mon moteur qui avait été littéralement rempli de sable et je ne pus repartir que le matin pour Louqsor. Du Caire à Menshah, j'avais fait les 450 kilomètres en 3 h. 15. De Menshah à Louqsor, il me fallut 2 heures pour couvrir les 250 kilomètres qui séparent ces deux villes.

Le vent du sud-ouest m'avait un peu retardé et surtout sérieusement secoué pendant tout le parcours. Demain, je continuerai sur Wadi-Halfa.

Les distances que j'ai données avant le départ sont fausses. Je ne puis, dans *aucun cas*, m'écarter du Nil : à 20 kilomètres de son lit, c'est le vaste désert de montagnes de sables ou de roches et l'on serait dans l'impossibilité de me retrouver. Pour mon kilométrage, il faut donc prendre celui de la voie ferrée.

Wadi-Halfa, 7 janvier.

Je quittais Louqsor hier matin à 10 h. 15 et arrivais sans escale à Wadi-Halfa, à 2 h. 15, ayant couvert 590 kilo-

LE NIL A LA PARTIE CULTIVÉE

Le Nil à la partie cultivée qui longe le fleuve et qui n'a pas plus de quatre à cinq kilomètres de large. Au fond, des montagnes de sable, où toute descente est impossible. Cette photographie montre nettement qu'il ne faut pas quitter la vallée, sans quoi on risquerait de ne jamais être retrouvé. (Monoplan Morane-Saulnier, hélice Chauvière.)

mètres. Ce ne fut pas un raid d'agrément: le pays manque réellement de charme, surtout vu de 600 mètres de haut. Tout devient véritablement plat et monotone.

Jusqu'à Assouan, point terminus des touristes, le pays est encore un peu cultivé, mais à partir d'Assouan, commencent les montagnes rocheuses qui m'ont rappelé, quoique moins hautes et moins pointues, celles du Caï-Kin, mais au lieu de 80 kilomètres, je les ai eues pendant 350, sans le moindre terrain d'atterrissage. J'avais un temps couvert qui rendait encore plus lugubre ma randonnée. Je ne suis sorti des montagnes arides que pour tomber dans le désert, ce qui est presque aussi désagréable à l'œil. Ce sable jaune, malgré mon habitude du soleil, devenait un véritable miroir et mes yeux en ont beaucoup souffert.

Demain matin, je compte repartir et arriver à Abu Hamed ; j'aurais alors accompli les trois quarts du parcours. Je n'ai, sur 500 kilomètres, qu'une voie ferrée en plein désert plat, surmonté de quelques montagnes qui émergent, l'on ne sait pourquoi, du sable.

Ce voyage n'a rien d'attrayant, et j'ai reçu des instructions du gouvernement du Soudan pour ne pas quitter la voie d'un centimètre; tellement, à quelques kilomètres d'elle, l'on est persuadé de ne pas me retrouver. J'ai trop l'habitude de ces voyages en pays désert pour me permettre de semblables incartades.

J'ai, du Caire jusqu'ici, volé 1.290 kilomètres en 9 heures 15. Si je continue d'avoir le vent pour moi, le trajet sera fait en moins de 20 heures.

Je n'ai pas fait de clichés en vol de Louqsor jusqu'ici. Je n'avais pas voulu prendre d'appareil photographique pour être aussi léger que possible. Au départ, je l'ai abandonné ; c'était plus sage pour cette étape, la plus dangereuse de mon voyage,

A mon arrivée à Louqsor, l'accueil fut enthousiaste, et M. G. Legrain me remit un discours qu'il ne put lire, tant il était ému. J'en cite quelques passages, qui m'ont fait un bien grand plaisir :

« ... Aujourd'hui, les vieux Pharaons, comme les Egyptiens modernes ont vu passer au-dessus d'eux, dans le beau ciel, un *taïar*, un oiseau qui faisait fuir les aigles, les vautours et les milans. Et les vieux Pharaons auraient pu croire peut-être que l'abomination de la désolation prédite par Daniel el Nébi était arrivée, si leurs descendants, tout émerveillés, n'avaient pas crié: C'est un doux et bel oiseau que la civilisation européenne nous envoie.

« Le temps des Léviathans et des bêtes apocalyptiques est passé. Les savants remplacent les prophètes grondeurs de jadis, et au lieu de nous menacer de la fin du monde, ils nous en préparent un autre tout de lumière et de beauté, bien préférable à celui de jadis.

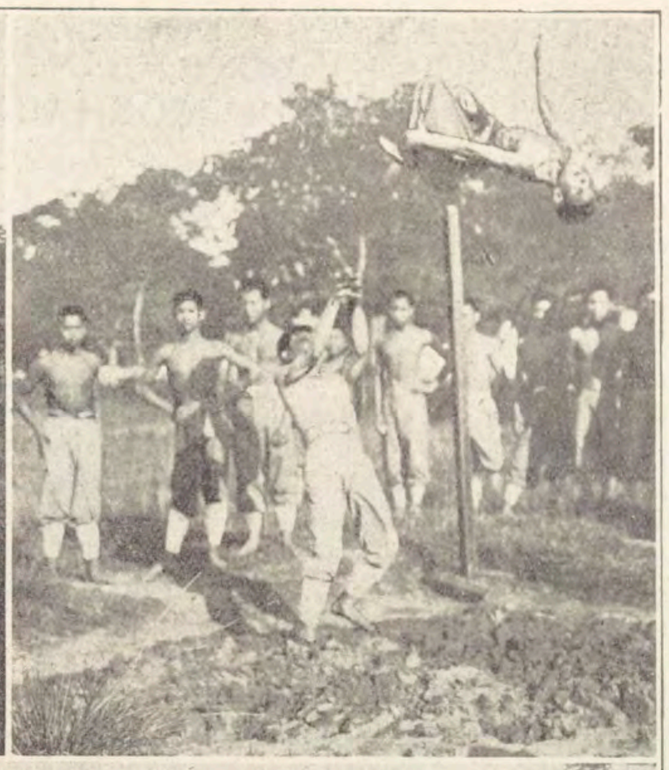
« Tout s'améliore en vieillissant. Le Tout-Puissant de jadis envoyait ses messages pour annoncer des catastrophes.

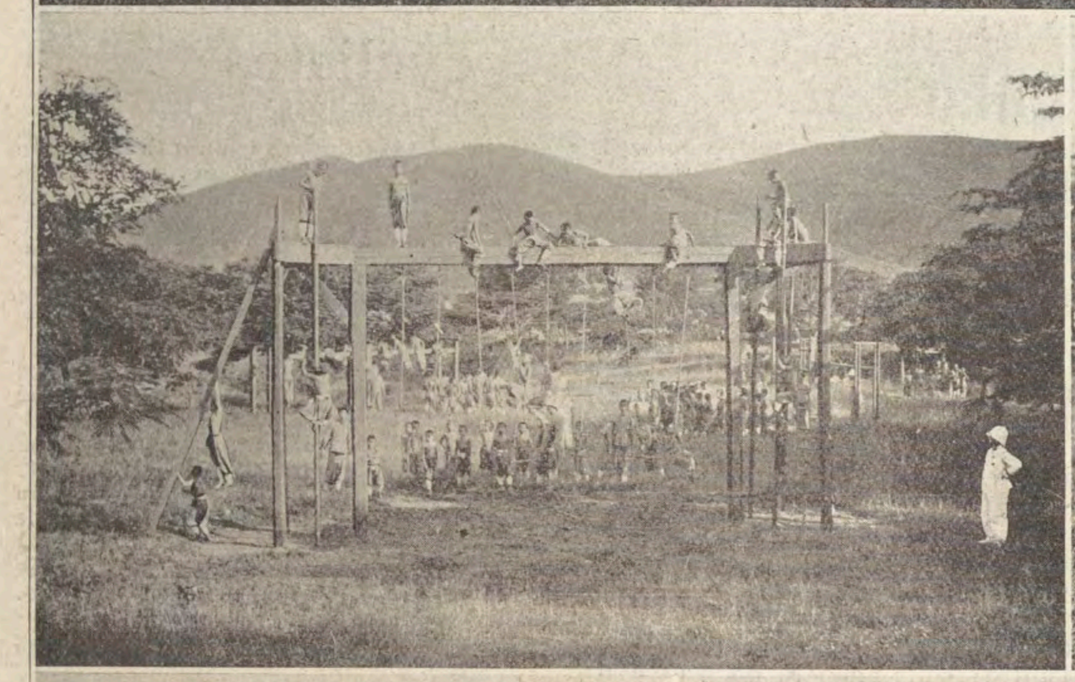
« Vous, Monsieur, sur votre oiseau aux ailes blanches, comme les anges et les chérubins, vous nous avez apporté la bonne parole, la certitude que nul pays n'est plus rebelle à la civilisation moderne, non plus qu'à la future. Et c'est pourquoi, Monsieur, je vous dis au nom de tous ceux qui sont ici, Européens ou Egyptiens, merci de la vaillance que vous avez eue en remplissant si dignement une si belle mission. J'en suis d'autant plus fier que vous êtes Français et qu'aujourd'hui, notre cher pays compte une victoire pacifique de plus.

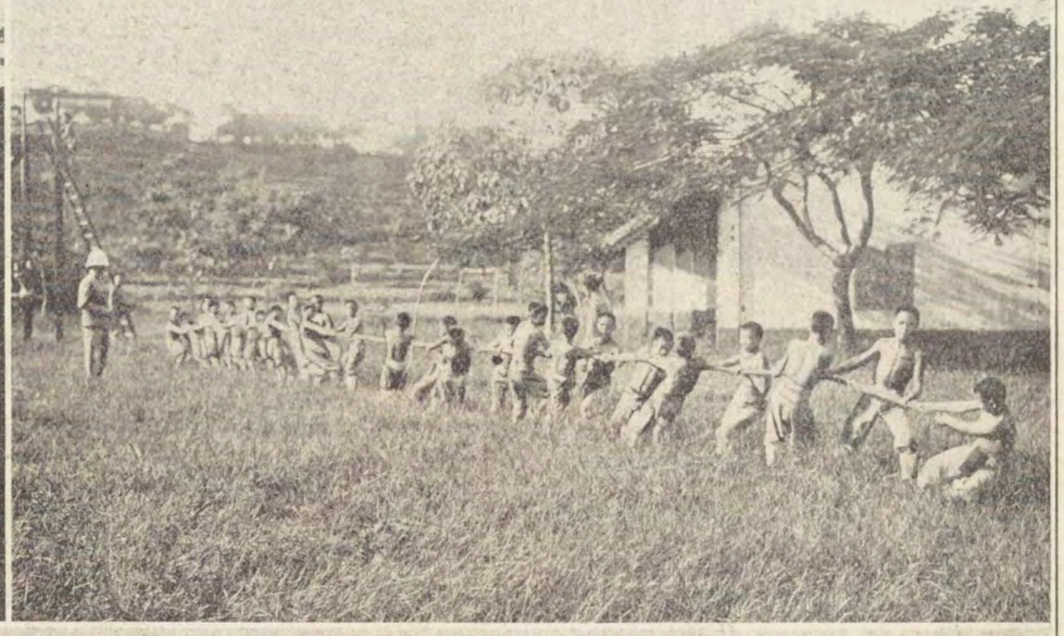
» Quand on devient vieux, on se demande parfois si les générations qui viendront après nous seront animées du même enthousiasme que celui que nous avions jadis. J'ai douté parfois, voici quelques années, mais, maintenant, nous pouvons voir venir les cheveux blancs. Ceux qui viennent après nous seront non seulement dign s de leurs prédécesseurs, je crois même qu ils seront mieux que nous. C'est vous, mon cher compatriote, qui nous en avez donné la preuve aujourd'hui. »

Je ne saurais dire, en terminant, combien toutes les autorités anglaises, tous les services de bateaux et de chemin de fer sont aimables pour moi. Tous font leur possible pour que j'arrive à bon port à Khartoum. On m'avait dit avant mon départ que j'aurais peut-être des difficultés. C'était une erreur. Tout ce que j'ai réclamé, je l'ai obtenu et on m'a même souvent proposé plus que je n'osais demander. La foule est enthousiaste et je suis fier d'être le premier à tracer la route aérienne du Caire à Khartoum, Si rien ne m'arrête en chemin, j'évoluerai le 17 janvier, dans la capitale du Soudan, où lord Kitchener m'a demandé de voler en l'honneur des fêtes organisées pour l'anniversaire de la venue du roi d'Angleterre à Khartoum.

(à suivre). MARC POURPE.







LES ENFANTS DE TROUPE TONKINOIS ET LA CULTURE PHYSIQUE

Rien de nouveau sous le soleil : on voit, d'après ces photographies, que les enfants de troupe tonkinois pratiquent la méthode de culture physique dite naturelle, aussi atteignent-ils un développement et une musculature admirables. On trouvera ici quelque-uns des exercices qu'on leur fait faire.

UN COLLÈGE D'ATHLÈTES AU TONKIN

Notre colonie du Tonkin a, elle aussi, ses enfants de troupe, fils des tirailleurs auxquels le public parisien fit fête à la revue du 14 juillet. Le général Pennequin, commandant supérieur des troupes de l'Indo-Chine, décida de les réunir tous en une même école et, le 1er janvier 1912, le camp militaire de Nui-Déo recevait 160 enfants de troupe, futurs tirailleurs, cavaliers et artilleurs. On ne peut trouver un endroit plus favorable à l'installation d'une école. Dominant au loin la mer, caressé sans cesse par la brise du large, Nui-Déo présente toutes les garanties de salubrité et d'hygiène. L'enseignement y est donné sous la direction d'un capitaine par trois lieutenants d'infanterie coloniale, secondé par des sous-officiers français et annamites.

Les enfants de troupe sont des modèles d'application et s'assimilent avec une remarquable facilité les matières d'un programme très chargé : français, caractères chinois, mathématiques, géographie, histoire, etc... L'éducation physique est particulièrement soignée, chaque matin, les élèves reçoivent la leçon d'un sous-officier, ancien élève de Joinville. La gymnastique n'a pas de secret pour eux. Leur souplesse naturelle leur permet d'ailleurs de réussir d'une façon parfaite.

Il est une constatation qui s'impose, c'est la transformation complète de la mentalité de ces jeunes cerveaux. Alors qu'on reproche souvent aux annamites leur caractère dissimulé et méfiant, l'éducation morale et physique qui est donné aux élèves en fait des jeunes gens francs, au regard droit et que l'on sent complètement acquis à la cause française. Et ce, grâce à cette école dont les résultats sont aussi brillants au point de vue intellectuel et moral qu'au point de vue physique.

Lieutenant C...

NOTRE NUMÉRO DOUBLE SUR LA BOXE PARAITRA SAMEDI PROCHAIN

Samedi prochain, paraîtra notre prochain numéro double. Il sera consacré au sport qui a pris une si grande importance en France et qui nous a valu déjà de si doux succès : *La boxe*. Ce numéro constituera une véritable encyclopédie du noble art, fourmillant d'anecdotes inédites, de détails précis, de renseignements utiles et comportera des illustrations sensationnelles, reproduisant les gloires passées et présentes, les matches célèbres depuis les origines du pugilisme, etc... Une série de dessins due au maître américain *Casey* représentera tous les coups permis et défendus, le tout sous une couverture en deux couleurs du peintre *Taquoy*, qui s'est fait une réputation dans les tableaux de scènes de boxe.

Les auteurs des études ! Toutes les célébrités de la boxe, soit comme champions, soit comme manieurs d'hommes, soit comme compétences. Voici d'ailleurs le sommaire de ce numéro :

LA BOXE, SPORT PRÉFÉRÉ D'ÉLITE, enquête auprès des célébrités du monde des lettres et des arts.

LES HASARDS DE LA BOXE, par Jacques Mortane.

LES ORIGINES DE LA BOXE, par Dan Mac Ketricke.

L'ÉDUCATION DE LA BOXE, par le professeur Geo Max.

MES COMBATS ÉMOUVANTS, par Georges Carpentier, champion d'Europe poids lourds.

LES NÈGRES DANS LA BOXE, par Joë Jeannette.

L'ENTRAINEMENT DANS LA BOXE, par Sam Langford, champion du monde poids lourds.

L'ÉLAN DE LA FOULE POUR LA BOXE, par Th. Vienne, directeur du Wonderland.

L'ART DU MANAGER, par François Descamps.

L'IMPRUDENCE DES CHAMPIONS, par Willie Lewis.

LA BOXE FRANÇAISE, par le maître Ch. Charlemont.

De plus, trois doubles pages seront consacrées aux *Champions de France et du monde*, aux *combats célèbres* et à la *boxe française*.

Nous commencerons enfin une nouvelle dramatique et émouvante du délicat littérateur americain *Jack London*. Dans le " *Bifteck* " il montre la fin d'un champion du ring détrôné par un jeune.

Ce numéro comprendra également le compte rendu de toutes les actualités de la semaine. C'est dire l'intérêt de ce numéro double qui, comme les précédents, sera vendu *1 franc* et constituera un véritable monument de la boxe que tous les sportsmen voudront conserver.

LA VIE AU GRAND AIR.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Définitions sportives.

Il y avait jusqu'ici, dans le sport cycliste, trois sortes d'épreuves, les courses de vitesse, de demi-fond et de fond.

Elles étaient différenciées par la longueur du parcours et les aptitudes des coureurs. Chacune avait ses spécialistes.

Nous avons maintenant les courses de grand fond, ainsi nommées non seulement par l'importance des capitaux engagés mais aussi par l'importance capitale de la distance et du temps.

Elles durent six jours. Comme Dieu, les coureurs se reposent le septième jour.

Les courses de grand fond sont toujours gagnées par des coureurs de vitesse. Au fur et à mesure que la distance augmente sur le demi-fond et le fond, le coureur de vitesse est de moins en moins apte à la vaincre.

Sur le grand fond il est imbattable. Ce qui fait dire aux mauvaises langues qu'à l'inverse de Dieu, les coureurs se reposent six jours et travaillent quelques minutes à l'emballage, au début de la septième journée.

Les prix sont offerts par les spectateurs, sous une double forme, d'abord par leur entrée, ensuite sous forme de dons, sinon obligatoires, au moins peu gratuits.

En revanche de quoi, les donateurs ont leur nom crié sur la piste, et imprimé dans les feuilles publiques.

Il ne leur est pas interdit de faire crier leur nom plusieurs fois, mais le nombre de dons doit égaler celui des proclamations.

Les coureurs remercient les donateurs en leur enlevant au passage leurs chapeaux ou leurs cannes, et en s'en servant pour amuser ceux qui ne leur donnent rien.

Il est recommandé aux amateurs de venir chaque jour avec des chapeaux neufs. Ce sont les donateurs qui s'amusent le plus de ces jeux.

A la fin de l'épreuve, tout le monde, spectateurs, officiels, juges, est terrassé par la fatigue.

Seuls les coureurs qui ont pris de l'exercice modérément, ont mangé, bien dormi, régulièrement, sont frais et dispos ».

Ils recommencent quinze jours après cette « épreuve inhumaine ». Après Paris, c'est Bruxelles!

WHIPPER.

AUTOMOBILE

La circulation

Un problème difficile

Le jugement qui vient d'être rendu par le tribunal de Melun, à la suite de l'accident qui causa la mort de Mme Moncharmont et de deux autres personnes, remet sur le tapis le problème de la circulation. Le jugement qui condamne M. Brault à six mois de prison et 150.000 francs de dommages-intérêts nous semble condamner aussi, et radicalement la décision prise par la Commission ministérielle du Code de la route, dans l'article 16 de son projet, où elle semble avoir prévu précisément le cas en question.

La Commission a fait une distinction entre les routes et chemins de diverses largeurs, et il lui a semblé que, lorsqu'une voiture se présente à la bifurcation de deux routes, il appartenait au conducteur qui se trouve sur la plus large d'avoir le pas sur les usagers de l'autre ; cette manière de voir suppose que la route la plus large est la plus importante, et il est certain que le fait est exact dans la grande majorité des cas. Elle a pour corollaire d'obliger le conducteur marchant sur la voie la plus étroite à n'aborder l'autre qu'avec précaution. Il me semble, si j'ai bonne mémoire, que c'est bien là le cas pour l'accident de Melun. M. Brault, venant de Paris et se rendant à Fontainebleau, devait suivre la grande route nationale, donc la plus large, tandis que la voiture de M. Moncharmont se trouvait sur une voie secondaire. Je n'affirme pas, mais je crois bien que c'est ainsi que les deux voitures qui ont, chacune, eu d'ailleurs des victimes, etaient situees. Le tribunal de Melun a condamné pourtant celui qui suivait la voie la plus large ; et son jugement nous oblige à croire qu'il a découvert dans la conduite de M. Brault des fautes bien graves et bien réelles pour ne pas renvoyer les plaideurs dos à dos.

La Commission du Code de la route, continuant l'étude des cas différents qui peuvent se presenter, ajoute que, en présence de deux voies de même largeur, chacun des vehicules doit prendre avant le croisement le côté de la voie que lui impose le sens de la circulation, de manière à ce qu'au point de croisement, les deux vehicules se trouvent, le plus éloignés possible, c'est-à-dire dans les conditions les plus favorables pour eviter une collision.

Toutefois, la largeur d'une voie étant assez difficile à connaître en tout lieu, il a paru à la Commission qu'elle arriverait au même résultat en différenciant les routes et chemins par leur classe et en les rangeant en six catégories, savoir : routes nationales, routes départementales, chemins de grande communication, chemins d'intérêt commun, chemins vicinaux ordinaires, chemins ruraux.

Le conducteur d'un vehicule qui débouche d'une voie de catégorie inférieure sur une autre de catégorie superieure doit toujours céder le pas et prendre les mesures de sécurité nécessaires.

Parfaite est assurément cette manière de voir et le règlement de la Commission ministérielle du Code de la route ne saurait qu'être adopté, à la condition qu'il nous indique de quelle façon seront signalés chacun des six modes de chemin indiqués ; car, à moins d'être agent voyer ou cantonnier, je défie bien le touriste, fût-il membre de la Commission, de distinguer sans hésitation une route départementale d'un chemin de grande communication, ou un chemin d'intérêt commun d'un chemin vicinal ordinaire. Et quel signal emploiera-t-on qui soi pratique aussi bien de nuit que de jour ?

Ah ! le problème de la circulation n'est pas encore résolu, pas plus que celui des surtaxes illégales que certaines communes imposent à l'essence.

Bergerac était au nombre de ces communes ; Eh ! bien, Bergerac a baissé pavillon. Boycottée, à ce sujet, par l'Automobile-Club de la Dordogne qui de Périgueux, donne le mot d'ordre à tous les chauffeurs du Périgord, Bergerac a dû retirer son arrêté. Félicitons sa municipalité d'avoir su reconnaître ses torts, et félicitons aussi l'A. C. Périgourdin d'avoir su l'y contraindre.

D'ailleurs, de tous nos clubs régionaux, l'A. C. du Périgord est, sans conteste, celui qui a su le mieux conserver l'esprit de solidarité, de camaraderie qui doit régner dans les associations sportives. Sous l'initiative heureuse de son actif président, le comte de Fayolles, ce club a déjà une longue et enviable existence.

PAUL MEYAN.

LES DIMANCHES DE LA V. G. A.

Notre prochain rallie-cycliste

(1er février.)

La Vie au Grand Air organise un rallie-cycliste réservé à tous cyclistes s'intéressant aux exercices de préparation militaire de l'Union Vélocipédique de France.

Ce rallie se disputera le dimanche matin, 1er février 1914.

Le départ sera donné aux concurrents à 8h. 30 du matin dans la côte de Suresnes, à la hauteur du restaurant de la « Belle cycliste ».

Chaque concurrent recevra au départ une enveloppe fermée contenant un carton sur lequel sera indiqué le prochain contrôle où il doit se rendre.

A chaque contrôle, les concurrents trouveront une enveloppe semblable indiquant le contrôle suivant. L'enveloppe ne sera délivrée que sur présentation du carton du contrôle précédent, carton portant le cachet de la *Vie au Grand Air*.

Les concurrents devront représenter à l'arrivée autant de cartons qu'ils auront franchi de contrôles.

Les contrôles seront fermés à 10 heures.

La distance totale à parcourir est de 32 kilomètres environ.

A 10 h. 30, au point de concentration une course de côte sera disputée, sur un parcours de 850 mètres, à une moyenne de 10 o/o de pente. Classement par temps, chaque concurrent montant la côte seul.

Dans le milieu de la côte, le concurrent devra mettre pied à terre ; faire le tour d'un arbre signalé par un drapeau rouge, en portant ou poussant sa bicyclette, remonter en machine et terminer le parcours.

Dix prix offerts par l'U. V. F. consistant en une paire de roues montées, une paire de tubes, des pneumatiques, médailles, etc., sont affectés aux lauréats du rallie.

Six prix offerts par la *Vie au Grand Air*, consistant en objets utiles aux cyclistes et ouvrages sportifs, sont réservés à la Course de côte.

Les engagements gratuits sont reçus dès maintenant à l'Union Vélocipédique de France, 24, boulevard Poissonnière et à la *Vie au Grand Air*, 90, avenue des Champs-Elysées.

Nous donnerons dans notre prochain numéro, le règlement de nos rallies-automobiles : Paris-Rouen (15 février), Paris-Orléans (1er mars), Paris-Amiens (15 mars),

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 13 AU 19 JANVIER 1914

CYCLISME

DIMANCHE 18 JANVIER. — *Six Jours de Paris :* 1. Hourlier-Comès (Français), 4.228 kil. 950 m. ; 2. Goullet-Grenda (Australiens) à une longueur ; 3. Percicot-Egg (Français-Suisse) à une longueur ; 4. Verri-Crupelandt (Italien-Français) ; 5. Wirth-Cottrel (Français) ; 6. Rutt-Lorenz (Allemands) ; 8. Poulain-Petit-Breton (Français) ; 9. Engel-Berthet (Français) ; 10. Fogler-Moran (Américains) ; 11. Vanhouwaert-Trousselier (Belge-Français), à 7 tours.

HIPPISME

DIMANCHE 18 JANVIER. — Nice. — *Prix du Cercle de Nice* (25.000 fr., 4.000 m.) ; 1. Scoff II (W. Head) à M. Ch. Lienart ; 2. Montmartre ; 3. Tripot II. — P. M. : gag. 22 fr. 50, pl. 11 francs, 14 fr. 50.

FOOTBALL ASSOCIATION

DIMANCHE 18 JANVIER. — L'Équipe nationale et les Étrangers de Paris font match nul.

BOXE

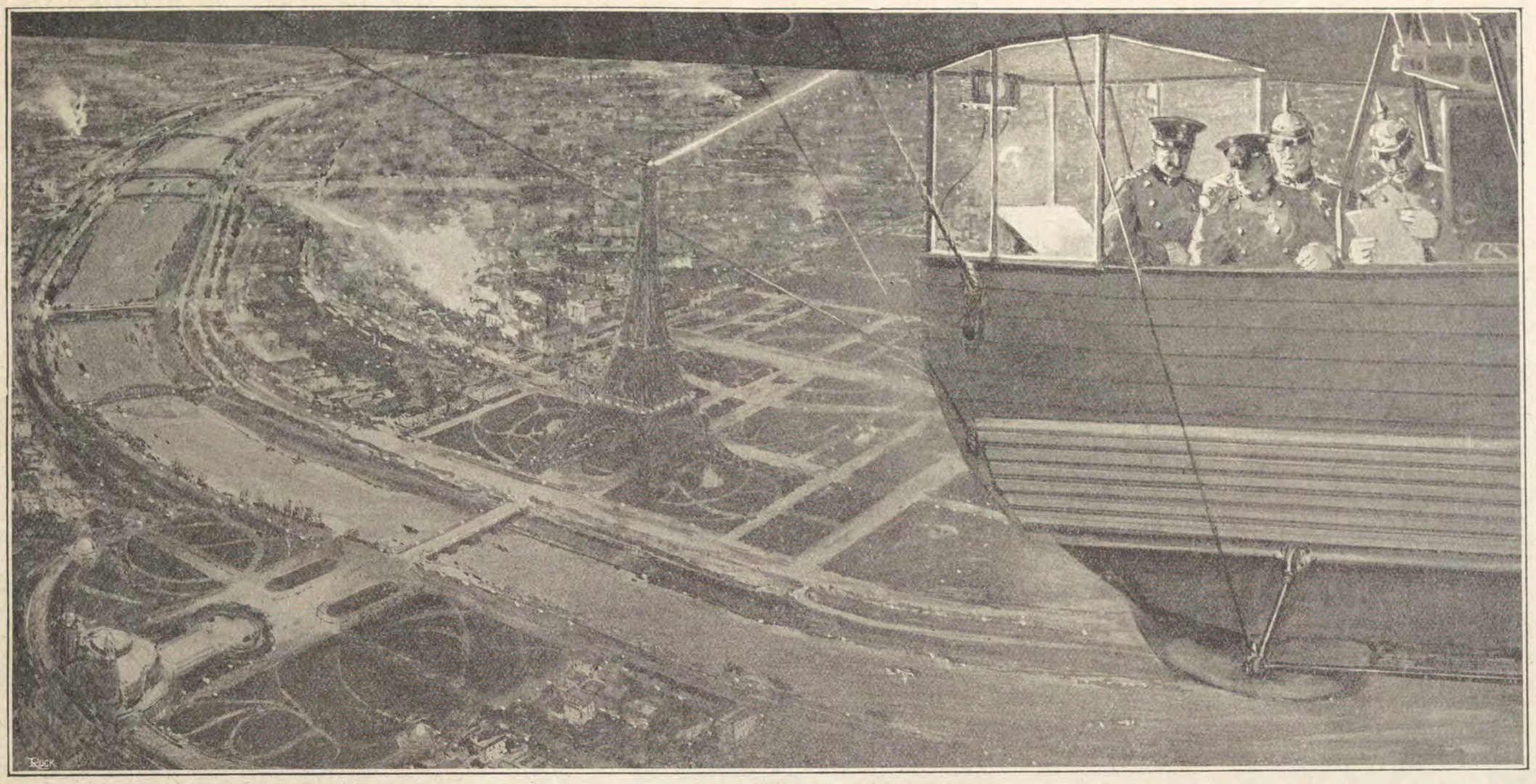
MERCREDI 14 JANVIER. — De Ponthieu bat Young Brooks (l'arbitre arrêtant le combat au 10e round).

TIR

VENDREDI 16 JANVIER. 1914. — Réunion de la *Société l'Assaut au Pistolet* (tir aux balles Devillers). — Gagnants des poules ; Galand, de Montcabrier, Petrocochino, Bonnette, Maquet, comtesse Faure.

LE CONCOURS DU CHAMPION

Voir page IV *des feuilles de garde le 14e bon de notre Grand Concours, doté de 20.000 francs de prix,*



Cela veut dire évidemment qu'ils ont dû se servir de la Seine comme axe de tir, avec son ruban noir, tranchant sur la masse illuminée de Paris avec ses ponts piqués de lumière.....

Haut les Ailes![1]

(Carnet de route d'un officier aviateur pendant la guerre de 19..)

PAR MARC GOUVIEUX (Suite et fin).

RÉSUMÉ DES ARTICLES PRÉCÉDENTS :

Brusquement, sans déclaration de guerre, le 16 août, à 2 heures de l'après-midi, deux Zeppelins allemands ont bombardé Nancy, détruit l'escadrille et les dirigeables. Le général Servance, commandant le 20e corps, confie au lieutenant Saint-Bris la mission périlleuse de détruire, avant le soir, plusieurs voies ferrées de l'Alsace-Lorraine. Saint Bris vient de se livrer à la destruction de la gare d'Hombourg, dans le Palatinat, mais son réservoir d'essence, traversé par une balle, le force à atterrir au bord de l'étang de Waldeck.

Guidé par le garde-forestier alsacien Muller, il est introduit au château de Bœrenwald auprès du comte de Tichémont, Alsacien annexé et resté Français de cœur.

Saint-Bris trouve de l'essence au garage du château, mais avant de repartir, il s'en va, en compagnie de Hans Muller, faire sauter la ligne de chemin de fer de Bitche, puis il reprend son vol vers la France ; il assiste, du haut des airs, à la bataille de Nancy, puis vient rendre compte de sa mission au général Servance. Le 19 Août, on apprend une fantastique nouvelle ; une escadrille de Zeppelins a bombardé Paris.

Partis vers 19 heures, les Zeppelins ont dû traverser la France en ligne droite, passant au-dessus de la région vers les 9 heures, probablement à 2.000 mètres de hauteur.

— Mais, interrompt le général comment ont-ils pu se diriger sans erreur de Strasbourg à Nancy ?

— Oh ! très facilement, mon général. Aussi bien qu'en plein jour, à la boussole et à la vue.

— A la vue ?

— Oui, mon général, en suivant des yeux les voies ferrees, les disques, les gares formant autant de réseaux lumineux convergeant vers Paris. Voyez la carte, mon général... voyez la carte... Ils n'ont eu qu'à suivre tout droit en passant par les gares de Saverne, de Lunéville, de Toul, de Bar-le-Duc, de Châlons, sans compter à 80 kilomètres à la ronde, les lumières de la capitale qui devaient leur servir de phare.

Donc, à 2 h. 30, mise en batterie. La dépêche tronquée dit: *Seine... secteur Issy*. Cela veut dire évidemment qu'ils ont dû se servir de la Seine comme axe de tir, avec son ruban noir, tranchant sur la masse illuminée de Paris, avec ses ponts piqués de lumière jetés au-dessus, le fleuve a dû leur servir de repère. Ils ont dû le suivre de l'Est à l'Ouest jusqu'au terrain d'Issy, égrenant leur mitraille sur les ministères, les palais, les grands monuments. Ils ont l'habitude de ces bombardements artistiques, ajoute ironiquement Beauchery.

Mais à 2 h. 50, les projecteurs du Mont-Valérien les surprennent. Ils font demi-tour de peur d'être repérés et bombardés, et s'enfuient. Dans quelle direction ?

C'est là le point important à déterminer pour nous et c'est ce qui est limpide en réfléchissant. Si on trace un arc de cercle autour de Paris, le point le plus près de la frontière allemande est Sedan, à 50 kilomètres du Luxembourg et à 200 km. de Paris, tandis que Metz est éloigné de la capitale de 260 kilomètres.

Donc, *logiquement*, et Beauchery insiste sur ce mot, les quatre Zeppelins ont pris comme direction de retraite le Nord-Ouest, se dirigeant vers Aix-la-Chapelle et Cologne, c'est le chemin de retour le plus rapide.

. . . . . .

Violemment intéressés nous écoutons sans mot dire les déductions lumineuses du chef d'escadrille.

— Les Zeppelins sont partis à 2 h. 30 de Paris; ils passent donc à 4 heures, c'est-à-dire dans une demi-heure, au lever du jour entre Berry-au-Bac et Reims. Comme le radio de la Tour Eiffel a dû impressionner tous les postes de T. S. F., toutes les escadrilles de reconnaissance de Reims, du camp de Châlons, de Troyes, ainsi que celles de la ligne de la frontière doivent être sur leur garde. Au petit jour, à 4 heures, le contact avec l'escadre Zeppelin sera sûrement pris par une de ces escadrilles légères et rapides.

Par téléphone, par T. S. F., elles renseigneront les deux escadrilles de combat, la L1 de Valenciennes et la L2 de Sedan : celles-ci prévenues se concentreront pour marcher à l'attaque.

A ce moment, mon général, deux solutions s'offriront : *Ou bien les Zeppelins acceptent le combat, essaient de franchir le barrage* (et ce sera, entre 5 heures et 5 h. 30 au-dessus des plaines de Rethel, le grand combat aérien). *Ou bien les Zeppelins cherchent à s'échapper vers l'Est, vers Metz et franchiront la Moselle vers les 6 h. 1/2, c'est-à-dire dans 3 heures.*

— Alors, votre conclusion, Beauchery ?

— Ma conclusion, mon général ? C'est que s'ils échappent à la L1, et à la L2, la L3, leur donnera du fil à retordre, n'est-ce pas, Saint-Bris ?

Le général reste pensif une minute, puis :

Beauchery ce que vous nous dites là me semble irréfutable. J'adopte vos conclusions. Voici donc mes ordres.

Vous aurez à votre disposition pour éclairer votre escadrille de combat quatre monoplans légers de la division de cavalerie... Logerot, prévenez d'un coup de téléphone, le chef d'escadrille qui est à Vic-sur-Seille de faire partir quatre avions qui viendront prendre les ordres du chef de la L3 au parc de Moncel.

— En attendant, Beauchery, faites préparer votre escadrille en vue d'une attaque aérienne.

Dès que vous aurez des renseignements précis soit par la T. S. F. soit par vos reconnaissances de monoplans, agissez. Je vous donne liberté

(1) Voir les nos 788 et suivants.

de manœuvres complète. Prévenez-moi seulement de l'heure de votre départ et de votre axe présumé de combat.

C'est compris ?...

— Liberté de manœuvres... et allez-y, Messieurs, il ne faut pas que cette fois, ils échappent à leur sort, comme au jour du bombardement de Nancy.

. . . . . .

Parc d'escadrille, 4 heures. — Une lueur indécise court dans la direction de l'Allemagne, au-dessus du bois de Cremecey. C'est le jour qui commence à poindre. Dans le parc d'escadrille, encore dans les ténèbres, les préparatifs en vue du combat prochain contre les Zeppelins, s'achèvent sans bruit, sans affolement. Quelle différence avec le tumulte du premier départ à Toul ! On sent que chacun connaît sa place de combat, que les nerfs sont déjà mâtés par deux jours de campagne et de fatigue. Des lampes à acétylène circulent rayant l'ombre, allant des tracteurs aux camions-ateliers, des remorques d'avion aux approvisionnements d'essence... Arrivées hier par camions automobiles de la gare régulatrice de Jarville, les caisses de benzine étagent leur pyramide formidable, tandis que dans la nuit, les capots intérieurement illuminés par les ampoules de bord semblent des monstres accroupis sur le sol.

Mon 307 est complètement remis en état. Kaufmann et le sergent-mécanicien de l'escadrille ont travaillé jour et nuit à sa réparation. A l'avant, une nouvelle mitrailleuse, encore toute pleine de la graisse des coffres, profile son canon. Un réservoir de cuivre tout brillant a remplacé sur le fuselage celui qui fut percé à Bœrenwald !

. . . . . .

Près de la toiture de la T. S. F., le sapeur radiotélégraphiste est toujours à son poste, auprès de sa table de réception, le casque sur sa tête.

— Eh bien, demande Beauchery, rien encore ?

— Non, mon capitaine ; aucune communication nouvelle depuis 3 heures. J'ai eu deux ou trois appels de la *Tour* vers 4 heures, mais peu perceptibles... il y a toujours des parasites, quelque chose de détraqué depuis le bombardement.

— Quels sont les postes les plus proches de nous ?

— Toul et Verdun, mon capitaine.

— Rien d'eux non plus ?

— Rien, mon capitaine.

— Attendons, alors. Il est impossible qu'avant 6 heures du matin nous n'ayons pas du nouveau.

— Voyez-vous, Saint-Bris, pour moi, il n'y a pas trente-six portes de sortie pour les Zeppelins.

Il n'y en a que deux : la vallée de l'Aisne, la vallée de la Sambre. Ce sont les deux voies aériennes géographiques et classiques que les Zeppelins ne manqueront pas de prendre. Or, nous avons deux sentinelles qui veillent à chaque extrémité. L'escadrille de combat de Maubeuge pour la Sambre et l'escadrille de combat de Verdun face à l'Aisne. Il faut donc que les Allemands ou bien passent par-dessus ou *fasse demi-tour... Je les attends là.*

Devant le poste de T. S. F., avec le chef d'Etat-major qui nous rejoint, nous faisons les cent pas pour calmer notre attente.

Une lueur rouge borde la cime des coteaux de la Seille. C'est le jour. Et vers Château-Salins et Bensdorf, la fusillade des avant-postes a commencé à reprendre. Nous écoutons. Et le cœur plein d'espoir, nous parlons de la guerre, de la bataille d'hier, de la campagne de demain et les mots de victoire, de revanche viennent à nos lèvres.

— Une chose que je ne saisis pas bien, mon colonel, c'est le temps d'arrêt du 20e corps autour de Château-Salins après le combat victorieux du 17. Pourquoi ne pousse-t-on pas de l'avant ?

— Ah ! Saint-Bris, toujours le même. Foncer de l'avant. Mais, sapristi, mon petit, il faut avoir quelque chose derrière soi. Le 20e corps est parvenu tout seul à rejeter les Allemands au delà de la Seille, tout seul, entendez-vous ? C'est déjà un succès inespéré. Maintenant il faut attendre que la mobilisation du 8e et du 17e corps qui forment l'armée de Nancy avec le nôtre, soit achevée.

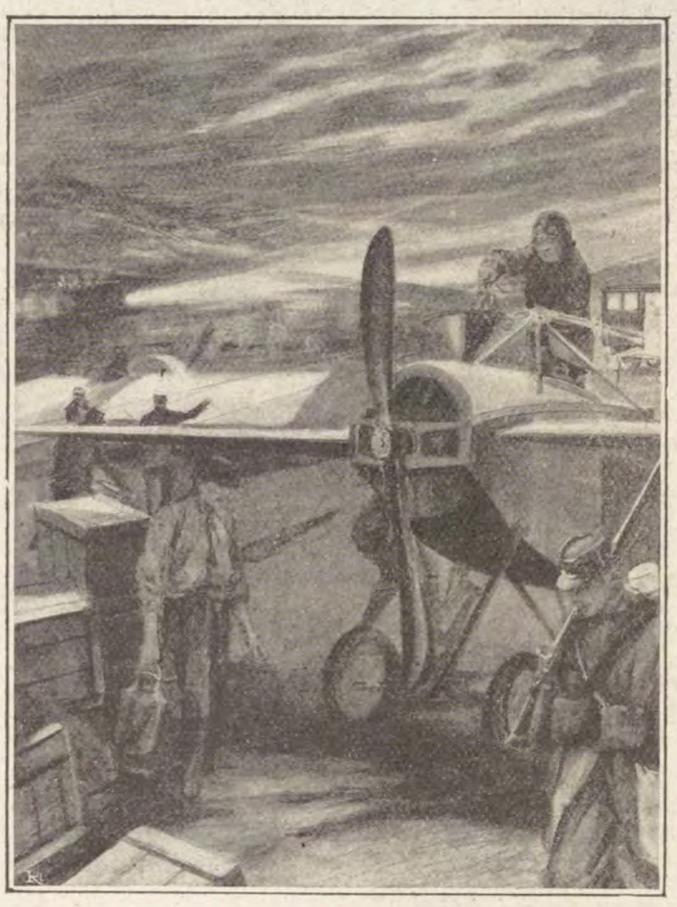
— Mais quand seront-ils là, mon colonel ?

— Quand ?... Le 8e est en route. Il débarquera, si rien n'accroche dans deux jours à Nancy, à 22 heures. Quant au 17e corps qui vient de Toulouse, on ne l'attend pas avant le huitième jour de la mobilisation. C'est-à-dire dans six jours !

Voilà pourquoi il faut patienter, Saint-Bris...

Remarquer d'ailleurs que les Allemands sont logés à la même enseigne comme mobilisation et que pour faire venir leurs troupes de Westphalie, de Silésie ou de Prusse, il leur faut autant de temps.

— Mais, mon colonel, du côté de la trouée de Belfort, les Français ont l'air de marcher. Un maréchal des logis de l'escadrille de Belfort qui est arrivé hier, porteur d'ordres pour le général, m'a affirmé que le 7e corps a culbuté toute une division allemande devant Mulhouse, l'avait forcé de repasser le Rhin à Neuf-Brisach. Est-ce vrai ?



Les quatre monoplans de l'escadrille de cavalerie vont longer la Moselle...

— Oui, Saint-Bris, c'est exact. Du côté de la trouée de Belfort le 7e corps marche de l'avant. Mais songez qu'il n'est pas seul, que le 14e corps d'armée de Lyon pousse derrière lui, que le 21e corps d'Epinal a passé les Vosges ,menace Colmar et le flanc du XIVe corps allemand. Cela vous explique pourquoi l'armée d'Alsace, c'est-à-dire le 14e, le 7e et le 21e corps est si offensive.

Allons, Saint-Bris, que diable un peu de patience. Vous ne voulez pas faire marcher nos corps d'armée à 100 à l'heure comme vos avions !

Ma parole ! Ces sacrés aviateurs sont tous les mêmes ! Ils nous feraient perdre la notion du temps, de l'allure, de la distance avec leurs vitesses !

Dites-vous, Saint-Bris, que le pauvre fantassin qui gagne les batailles ne va qu'à 3 à l'heure dans les labourés !

Beauchery rit de la boutade, mais, sérieux, il reprend :

— Mon colonel, franchement quelle est votre impression sur l'ensemble des opérations, depuis le 17 ? Est-ce bon pour nous ?

— Oui, Beauchery, l'ensemble est bon. Nos postes de T. S. F., nos monoplans de liaison, presque heure par heure, nous apportent les renseignements et nous permettent de dresser la carte des opérations engagées, les contours apparents de nos lignes d'avant-postes.

Eh bien, le resumé de la situation est le suivant : l'armée d'Alsace, victorieuse, progresse et marche sur Strasbourg ; l'armée de Nancy avec le 20e corps en pointe, subit tout l'effort et le tiendra, je vous le jure. Seule l'armée de Verdun, qui n'a que le 6e corps en ligne, pour le moment, est un peu débordé par le 16e corps de Metz et la 1re division badoise.

Mais si le 6e corps tient bon encore cinq jours, comme nous tiendrons aux armées de Nancy et d'Alsace, *toute la mobilisation française sera achevée* sans à coup et nous serons prêts à repartir, à marcher de l'avant, Saint-Bris, et ce ne seront plus des armées, mais des groupes d'armées qui entreront en danse... et ce sera la grande guerre, la grande poussée stratégique vers l'Allemagne.

— Oh ! mon colonel, reprend le vieux Beauchery, tout cela est beaucoup trop calé pour moi et je préfère encore n'avoir à faire marcher que mes avions et mes tracteurs. C'est plus simple. En attendant, je...

Mais le sapeur radiotélégraphiste s'est tourné vers nous et nous appelle.

— Mon colonel, mon colonel !

— Qu'est-ce qu'il y a ? Du nouveau ?

— Oui, j'entends des appels. Ceux-ci sont plus nets, mais faibles, faibles. Ce n'est pas la Tour, sûrement. Ce ne peut-être... (Beauchery, le visage épanoui, nous jette un coup d'œil significatif), qu'un poste d'avion. Mais il est loin encore.

En silence, anxieux, nous attendons l'œil fixé sur le carnet de dépêche du poste, sur les lettres qu'au fur et à mesure de l'émission musicale le radiotélégraphiste écrit...

Et, en épelant, je lis :

W. R. M. chef esc. L2, 5h. 10, contact avec cinq *Z. Direction nouvelle S.-E. Poursuivons. Encore 2 h. essence.*

Cinq Zeppelins ! Je bous d'impatience. Mais très froid, le capitaine Beauchery réfléchit;

— Direction S.-E. C'est la direction de Metz.

Le radio est parti à 5 h. 10 de Rethel. Donc si la direction reste constante ils franchiront la ligne de la Moselle vers 6 h. 30. C'est-à-dire dans une heure et demie...

Ah ! Saint-Bris, nous les tenons !

Et il explique au colonel chef d'Etat-major qu'il va envoyer les quatre monoplans de l'escadrille de cavalerie, mise à sa disposition par le général, le long de la Moselle sur le front Thionville, Metz, Pont-à-Mousson pour prendre le contact.

— Quant à vous, Saint-Bris, inutile d'aller au devant d'eux avec votre escadrille. Vous perdriez votre temps et votre essence à *croiser*. Gardez vos approvisionnements pour le combat et la poursuite.

— Les renseignements arriveront-ils à temps à votre escadrille lourde, interrompt le chef d'Etat-major ?

— Sûrement, mon colonel, le point extrême de l'éventail de reconnaissance est Thionville à 65 kilomètres de Moncel...Soit 130 kilomètres aller et retour.

Comme ces petits monoplans éclaireurs font du 145 à l'heure, nous aurons le renseignement exact dans 50 minutes.

Se tournant vers moi :

— Alors, entendu, Saint-Bris. Ordre à l'escadrille 43 d'attendre. Départ probable vers 7 heures. Pas avant. Expliquez les raisons aux camarades. Calmez leur impatience.

Nous les aurons cette fois, et ils paieront double, pour les morts de Nancy et de Paris !

FIN (1).

MARC GOUVIEUX.

(Illustrations de Nemecek).

(1) "Haut les Ailes", paraîtra en volume au mois de février. Dans ce volume, nos lecteurs trouveront la suite du carnet de route du lieutenant Saint-Bris (Pierre Lafitte et Cie).

LOTTERY, VAINQUEUR DU PREMIER GRAND NATIONAL

Lottery, appartenant à M. Elmore, piloté par le célèbre jockey J. Mason. remporta la victoire dans le premier Grand National de Liverpool, couru en 1839. Ce document est la reproduction d'un tableau appartenant à M. A Yates.

LE PREMIER GRAND NATIONAL

PAR RENÉ RIONDET

Pendant que les champions de plat prennent leurs vacances, les chevaux d'obstacles remplissent l'affiche. La saison du steeple-chasing bat son plein ; les meetings se succèdent à Marseille, à Nice et à Pau, jusqu'à ce que, bientôt, Auteuil rouvre ses portes.

Il en est de même en Angleterre où ce sport présente un intérêt encore plus spécial qu'en France ; car le chiffre relativement peu élevé des allocations n'est pas propre à attirer des concurrents d'une classe dépassant la moyenne.

Quelques épreuves y ont cependant retenu le prestige qu'elles ont acquis autrefois, au temps où le steeple-chasing était l'expression d'un sport national. La première, parmi elles, est le Grand National de Liverpool dont les engagements pour cette année viennent d'être publiés tout dernièrement.

Sur la liste de ces engagements, nous relevons le nom de Lutteur III, le remarquable sauteur de M. James Hennessy, qui a déjà remporté cette épreuve en 1909 à l'âge de cinq ans et qui va essayer de répéter son exploit après un intervalle de cinq années.

En présence de l'intérêt que va susciter en France cette nouvelle tentative, nous nous croyons autorisés à rapporter quelques souvenirs se rattachant à la célèbre épreuve d'Angleterre.

L'hippodrome de Liverpool présente un caractère, qui paraît déjà singulier aux Anglais, mais qui, à nous autres Français, semble tout à fait extraordinaire : il a conservé quelque peu, malgré bien des modifications qui l'ont atténuée, l'allure de ces anciens parcours du temps où le steeple-chase était littéralement la course au clocher, autrement dit une course dans laquelle, sur un terrain spécialement choisi en raison de ses nombreux accidents, le starter se bornait à indiquer aux concurrents réunis sous ses ordres le point d'arrivée qu'ils devaient atteindre.

Ce dont il faut se rendre compte, c'est que la création de cet hippodrome d'obstacles, en 1836, apparut comme une innovation considérable. Jusque là, pour assister plus ou moins bien aux péripéties d'un steeple-chase, il fallait suivre les concurrents à cheval ou bien se poster aux endroits les plus difficiles qu'ils devaient franchir. Le côté spectacle se trouvait ainsi bien sacrifié.

Au contraire, à Liverpool, selon les termes mêmes d'un reporter de l'époque, « le grand intérêt, c'est que toute la course peut-être vue du haut de la grande tribune. » Il faut avouer toutefois que, pour ne laisser échapper aucun incident, il fallait et il faut encore, puisque la disposition n'a pas été modifiée, une bonne vue ou mieux encore une excellente lorgnette. En effet, les concurrents sortent de l'enceinte régulière du champ de courses, et s'en vont, à travers champs, sauter les deux plus fameux obstacles du parcours à une distance d'environ douze cents mètres des tribunes.

Quoi qu'il en soit, l'hippodrome de Liverpool a marqué la transition entre les courses au clocher et les épreuves actuelles : il fut la première étape d'une véritable révolution. Maintenant, il représente pour nous le vestige d'un passé que nous avons malheureusement renié ; car les courses d'obstacles sont devenues petit à petit des sortes de jeux de cirques, dans lesquels il subsiste peu de chose de l'endurance des chevaux, de la valeur des cavaliers ou de l'imprévu du spectacle.

Le premier steeple-chase disputé à Liverpool a été couru le 29 février 1836 ; il fut remporté par le capitaine Becher, en selle sur The Duke.

Le Grand National ne fut fondé que trois ans après en 1839. Les conditions étaient les suivantes : « Le Grand Steeple-Chase de Liverpool. — Une poule de 20 livres chacun, ajoutée à un prix de 100 livres ; forfait : 5 livres ; poids : 76 kilos ; pour gentlemen riders ; distance : 6.400 mètres à travers la campagne ; le second retire son entrée et le vainqueur paie 10 livres pour les frais ; il est défendu aux cavaliers d'ouvrir une barrière, d'éviter un obstacle en prenant un passage ou de suivre pendant plus de cent mètres une route, un sentier ou bas côté. »

Il y eut cinquante-cinq engagements, parmi lesquels ceux de The Nun, Pioneer, Cannon Ball, Rust et Lottery étaient ceux qui attiraient le plus l'attention. La distance de 6.400 mètres devait être couverte, comme aujourd'hui, en effectuant deux fois le tour complet du parcours ; il y avait en tout vingt-neuf sauts à fournir, soit quatorze obstacles qu'on franchissait deux fois, plus un qui ne faisait partie que du premier tour.

Les obstacles étaient assez faciles pour l'époque, à l'exception de trois brooks et du mur. Le Brook n° 1 était celui qu'on a appelé depuis le Bechers's Brook précisément parce que, dans ce premier Grand National, le gentleman réputé, le capitaine Becher, y fit une chute au premier tour, alors que son cheval Conrad menait résolument la course.

Le Brook n° 2 était sans doute celui qui se trouve maintenant au tournant du canal. Le Brook n° 3 est devenu aujourd'hui le Valentine's Brook.

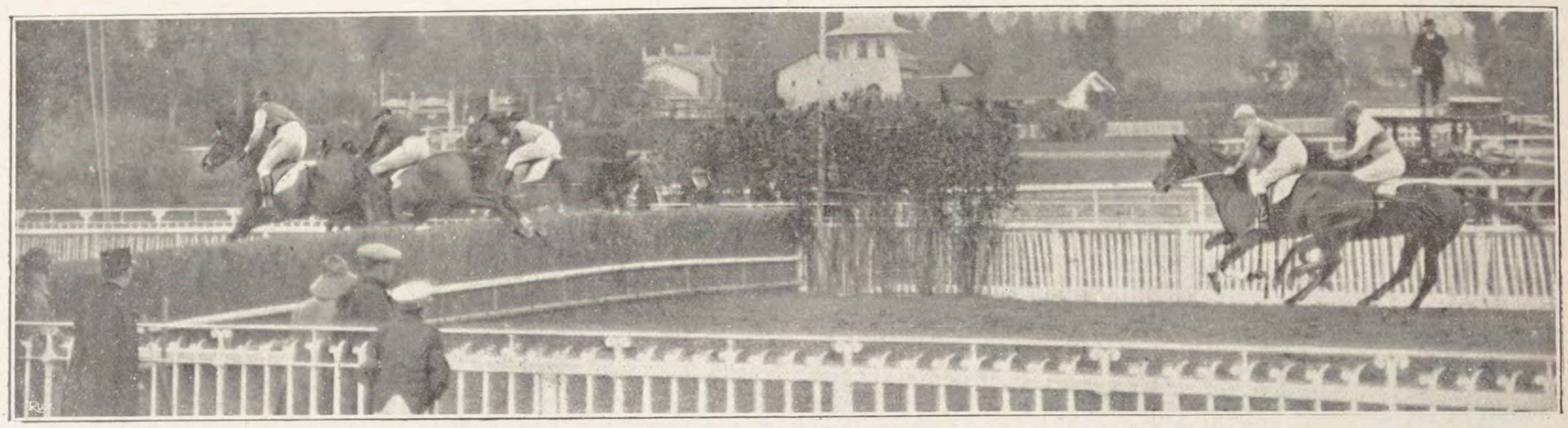
Ces trois obstacles étaient constitués par des accidents de terrains, qu'on s'était efforcé de rendre artificiellement plus sévères. Au contraire, le mur était une pure création des organisateurs : il avait 1 m. 435 de hauteur et était situé juste en face des tribunes.

Il devait, d'ailleurs, bientôt être remplacé par la rivière à la suite d'un accident assez sérieux qui se produisit en 1840 lors du second Grand National ; quatre chevaux tombèrent les uns sur les autres et le jockey de l'un d'eux, Tom Oliver, s'en tira avec de tres sérieuses contusions et une clavicule cassée. Pour en revenir à notre course de 1839, elle se disputa le 26 février en présence d'un concours formidable de spectateurs.

Sur les cinquante-cinq chevaux engagés, dix-sept se rangèrent sous les ordres du starter, dont l'office était tenu, pour la circonstance, par Lord Sefton. Les favoris de la course avaient été longtemps The Nun et l'Irlandais Rust ; mais, le héros de la course, Lottery avait les honneurs de la cote, à 5 contre un. D'après les comptes rendus, qui nous ont été transmis, les incidents ne furent pas très nombreux ; ils atteignirent environ la demi-douzaine. Comme nous l'avons déjà vu, Conrad, monté par le colonel Becher, tomba au futur Becher's Brook ; Cannon Ball, Barkston, Daxon, The Nun et Dictator en firent autant aux divers brooks ; enfin, Charity refusa le saut du mur.

Vers la fin du parcours, Lottery, monté par J. Mason, se détacha avec facilité devant Seventy Four ; il sauta le dernier obstacle dans un bond si puissant, qu'une légende évalua la largeur de l'espace franchi à plus de neuf mètres, ce qui serait remarquable à la fin d'une si rude épreuve.

René Riondet.



LE PRIX DE MONACO (handicap 3.500 mètres, 15.000 francs) — Le saut d'une haie.
Sept concurrents se sont présentés dans cette épreuve. Idle prenait un mauvais départ, Utinam, Maléfice, Fronton Basque et Scoff II partaient en tête, détachés devant Capitaine Fracasse et Don César. Maléfice prenait bientôt la tête du peloton.

L'heure de veine de l'Écurie Liénart

Après le Grand Prix de Nice, c'est le Prix du Grand Cercle qui lui échoit.

C'est formel, le grand match qui semblait mettre aux prises, aux cours du meeting niçois, les deux grandes écuries : James Hennessy et A. Veil-Picard n'a donné lieu qu'à un combat des plus modestes, dont M. James Hennessy serait le vainqueur aux points. Le grand triomphateur reste M. Ch. Liénart, dont les efforts sont parfaitement mesurés, si parfaitement même, qu'aucun d'eux, en somme, ne reste stérile. Avec une cavalerie peu importante, après un changement d'entraîneur qu'il n'apparaît point utile de discuter, la casaque rouge connaît à nouveau le plus grand succès. Et la tradition se continue, ou plutôt recommence, qui la voit remporter, dans le Midi, les brillantes victoires auxquelles elle était accoutumée il y a quelques années.

Nous avions vu, en fin de saison, à Auteuil, un Scoff II assez minable, pauvre de muscles et susceptible d'améliorer sensiblement sa condition. Nous avions déjà, en le voyant, pensé à Nice. La tradition, toujours la tradition !... Scoff II en remportant dimanche le prix du Grand Cercle de Nice a donné raison à tous ceux qui voyaient en lui un protagoniste possible des grandes épreuves du meeting d'hiver. Il avait, au cours de deux précédentes sorties, montré combien parfaite était sa forme ; on peut dire qu'il n'a eu aucun effort à faire dans la dernière grande épreuve du meeting — le prix du Grand Cercle — pour battre son compagnon d'entraînement Montmartre, Tripot II et Lord Loris.

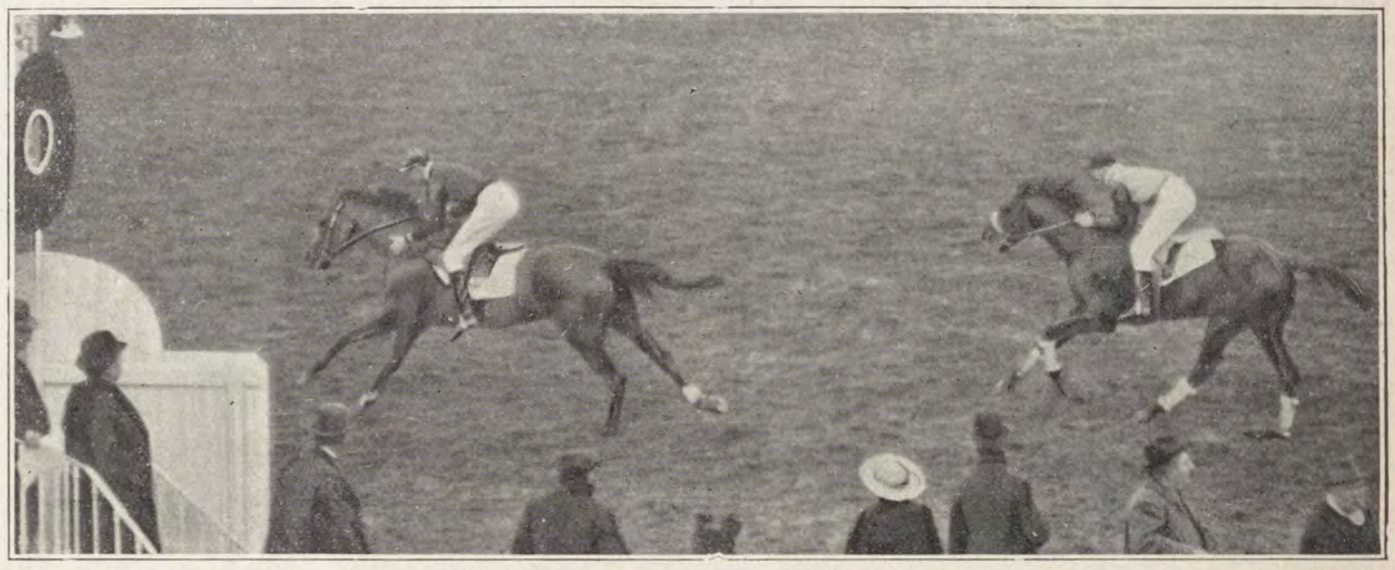
Au cours de cette avant dernière journée niçoise, on put applaudir au succès de Fronton Basque qui montra, au cours de la saison de plat une forme suffisante et une aptitude marquée pour aller de l'avant.

Il doit pouvoir remporter, sur les obstacles, de plus brillants succès. Sauteur impeccable, plein de ressources lorsqu'on ne le laisse pas se dépenser dès le début, il a, dimanche, donné l'impression d'un excellent cheval. Son jockey, Roupnel, s'entend merveilleusement avec lui. Manola II qui avait fort bien couru cette saison, Ninive IV, Halbronnette, Epsilon ne purent imposer aucun effort à ce frère de Golden Pheasant qui pourrait bien avoir une carrière plus lucrative que le fils de Bella Langden.

M. A. Veil-Picard, dont on avait, dans le prix de la Turbie, distancé Zénith II, au profit de Le Systémier, a décidé de ne plus faire courir à Nice..... cette saison. Mécontentement explicable, mais qui ne saurait durer longtemps ; M. A. Veil-Picard est trop sportsman pour tenir rigueur à d'autres sportsmen d'un geste qu'il faut bien qualifier de nécessaire. Zénith II, au surplus, a causé tant de désillusions dans sa carrière qu'il doit être impossible de tabler sur ses qualités, ses défauts s'étant toujours manifestés alors qu'on croyait aveuglément en celles-là. Mais il y a aussi la "guigne", cette déveine noire qui sous le ciel ensoleillé de Nice, apparaît plus noire encore. M. A. Veil-Picard, l'a, au cours du meeting, trop parfaitement connue.

L'intérêt de la saison hippique niçoise fut donc parfaitement soutenu et les craintes émises, avant qu'elle ne commençât, sont restées vaines. Elles étaient d'ailleurs motivées, comme nous l'avons dit, par l'importance des engagements faits par les deux grandes écuries rivales. On songeait moins à la troisième, celle de M. Liénart ; et ce fut la troisième qui l'emporta. La fable sait rester vraie.

STUART.



L'ARRIVÉE DU PRIX DE MONACO — Nice 15 janvier
Maléfice, à l'avant-dernier obstacle, était débordé par Scoff II, puis, par Fronton Basque. Scoff II gardait facilement l'avantage jusqu'à la fin et gagnait de deux longueurs.

LE PRIX DU GRAND CERCLE DE NICE (Steeple 4.000 mètres, 25.000 francs) — La rivière.
Don César a d'abord mené devant Elégant Ivoire. Montmartre et Scoff II. Au mur, Elégant Ivoire prenait le commandement. Lord Loris occupait le dernier rang.

L'ARRIVÉE DU PRIX DU GRAND CERCLE DE NICE — Nice 18 janvier
Au bull finch, Montmartre, débordait Elégant Ivoire. A la haie finale, Scoff II dépassait son camarade d'écurie Montmartre et gagnait de deux longueurs. Tripot II finissait troisième.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Imprimerie de Vaugirard, H. de La Motti, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.